

OCAK  
2018  
SAYI 115  
10 t



STATION TESTİ

EN İYİ AİLE OTOMOBİLLERİ REKABETTE!  
BMW 520i Touring - Merc E200d Estate - Volvo V90 D4 Inscription

# DÜNYADA İLK KEZ BİZ KULLANDIK PORSCHESPORLARIN SANINI KURTARIYOR!

Electric Mission E, 911 GT2 RS ve ürettikleri deha

SÜRÜCÜ  
POSTU,  
GÜRÜLTÜLÜ  
VE ÇOK  
HIZLI

SESSİZ,  
SPORTİF  
VE 2019'DA  
YOLLARDA

İLK SÜRÜŞ  
LAMBORGHİNİ  
URUS!



2018  
POSTERLİ TAKVİM  
PIRELLİ'NİN HEDİYESİDİR

SÜRÜŞ

İnsanlık  
otonomiye karşı  
Audi A8

SEKTÖREL

Yeni McLaren  
720S'in roketle  
buluşması

İKİLİ TEST

Alman - İngiliz  
rekabeti  
Macan ve Velar

İLK SÜRÜŞ: Ford EcoSport, Range Rover Phev, Seat Arona, Volvo XC40

MH  
MEDIA

ISSN 1303-8230  
771303-823009  
SAYI: 2018/1 Fiyatı: 10 ₺ KKTG: 12 t



# Yapı Kredi Mobil Ford SYNC® 3 Applink™'te!

DÜNYADA  
İLK



Türkçe Sesli Komutla  
Mobil Bankacılık



Go Further



Ford SYNC® 3 Applink'e entegre olan Yapı Kredi Mobil, iOS işletim sistemine sahip mobil cihazlar ile çalışmaktadır. (Android işletim sistemi entegrasyonunun ilerleyen süreçte devreye alınması planlanmaktadır.) Dünyada bir ilk olarak Türkçe sesli komutlar ile piyasa bilgilerine anlık erişim (Döviz kurları, İMKB borsa verileri) yanında Yapı Kredi Müşteri İletişim Merkezi'ne direkt sesli erişim sağlanmasına imkan tanımaktadır.





### İstanbul'da Trafikmania

Yeni bir yıl, yeni bir ay ve yeni bir Car sayısından herkese merhaba. Umarım 2018, 2017 yılını aratmaz...

Otomobil satışları bakımından geçen yıla göre küçülen pazar, umarım 2018'de daha iyi yerlere gelir ki, herkes umutlu ve mutlu olur. Şehirde yaşayanlar için trafik stresi adeta günlük yaşamımızın bir parçası gibi. Özellikle de İstanbul'da yaşamak, her gün trafikte olmak yorucu bir stres kaynağı. Dünyada 48 ülke-390 kent arasında yapılan bir araştırmaya göre, İstanbul dünyanın trafik yoğunluğu en fazla olan altıncı şehri olmuş. TomTom tarafından yapılan araştırmadan elde edilen verilere göre, dünyanın trafik yoğunluğu en fazla olan şehri Meksika'nın başkenti Mexico City olurken, ikinci sırada Tayland'dan Bangkok üçüncü sırada ise Endonezya'nın başkenti Jakarta yer aldı. Bu üç ülkeyi Çin'den Çongçing ve Romanya'dan Bükreş izledi.

### Türkiye'nin trafiği en yoğun 10 şehri

Söz konusu listede Türkiye'den Ankara 60, İzmir 74, Bursa 77, Adana 101, Mersin 107, Gaziantep 116, Antalya 119, Kayseri 135 ve Konya'nın ise 149. sırada bulunduğu saptanmış.

Türkiye genelinde ise, trafik yoğunluğu bakımından İstanbul yüzde 49 ile ilk sırada yer alırken, bu ilimizi

yüzde 33 ile Ankara, yüzde 30 ile İzmir ve Bursa, yüzde 27 ile Adana, yüzde 26 ile Mersin, yüzde 24 ile Gaziantep ve Antalya, yüzde 21 ile Kayseri ve yüzde 19 ile Konya şehirlerinin takip ettiği görüldü.

### İstanbul'da trafik çıldırtıyor

İstanbul'da sürücüler her gün en az ortalama 46 dakika trafikte kalırken, bu şehrimizde trafik yoğunluğunun sabahları yüzde 63'e, akşamları ise yüzde 91'e kadar çıktığı görüldü. Ankara'da sabah trafik yoğunluğunun yüzde 43, akşamları ise yüzde 54 civarında olduğu belirlendi. Türkiye'de trafik yoğunluğunun en fazla olduğu üçüncü il olan İzmir'de ise sabah trafiği yüzde 39 olurken akşam trafiğinin ise yüzde 52 seviyelerinde olduğu tespit edildi.

Trafikte hoşgörü, empati ve saygı her daim sizinle olsun...

Umarım yeni yıl hepimize huzur, sağlık, başarı getirirken, stresten uzak, gergin olmayan bir yeni yıl yaşarız. Hoş geldin 2018...

Şubat'ta görüşmek üzere!



Handwritten signature of Mahmut Hayirlioğlu.

**MAHMUT HAYIRLIOĞLU**



@cardergisi



mahmuthayirlioglu



@mahmuthayirli

# car

BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ



BRAZIL



CHINA



INDIA



ITALY



KOREA



MALAYSIA



SOUTH AFRICA



SPAIN



THAILAND



TURKEY



# car

OCAK 2018



**76** Yeni 5-serisi Touring, premium station pazarında. Bu İskandinavlar arasında bir kargaşa yaratacak mı? Yada Mercedes E-Sınıfı'nın rafineliliğini yakalayabilecek mi?

## 6 Sektörel

- 6** Kod adı P15 olan proje, korkutucu bir sınırlı üretim ultra performanslı McLaren modeli olacak. Onu 2018'de pist günlerinde görmek mümkün...
- 10** LA Fuarı Yıldızları, Yaşam tarzı gösterisi zamanı
- 12** Yeni Roadster: Tesla'nın performansının gerçekten absürt olduğu model mi?
- 14** 2018 saat trendleri kendini göstermeye başladı

## 22 İlk sürüş

- 22** Porsche 718 Cayman GTS üstün özellikleriyle geliyor
- 26** 2018 model Range Rover ve Range Rover Sport şarj edilebilir hibrit oluyor.
- 28** Seat Arona: Crossover'a İspanyol yorumu
- 30** Volvo XC40'ın lansmanını Barcelona'da gerçekleştirdi.
- 32** Ford EcoSport SUV, sahip olduğu tüm detayları ile güvenli ve konforlu sürüş sunuyor

## 36 Köşe yazarı

- 36** "Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır; tasarımı güzel ama müzik yok!"
- 38** "Bir JCB iş makinesi markası otomobili SUV pazarında büyük bir karmaşa yaratabilir ve Range Rover müşterileri kendi araçlarını yetersiz görmeye başlayabilir"



48  
Beyaz köşede Porsche'nin oldukça çekici görünen tamamen elektrikli Mission E coupe modeli var. Kırmızı köşede ise, benzinli 911 GT2 RS duruyor.

## Konular

16

### Teknoloji

Red Bull Racing'in devasa TV seti nasıl yarış kazandırıyor?



40

### URUS

Lamborghini, yıllar boyunca süren kararsızlığın ardından nihayet markanın değerini simgeleyen bir SUV ile karşımıza çıktı...

70

### AUDIA8

Savaşı kim kazanacak? Eski usul sürüş keyfimizle biz mi? Yoksa geriye yaslanıp ayaklarınızı uzatmanızı isteyen, kendi kendine giden teknoloji yüklü yeni A8 mi?



Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye  
Tel: +90 216 325 39 19 pbx  
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ  
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına  
**Melisa Hayıroğlu**

GENEL YAYIN YÖNETMENİ  
**Mahmut Hayıroğlu**  
mahmut@medyalink.com.tr

YAYIN DANIŞMANI  
**Cem Kıvırcık**  
cem@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ  
**Ahmet Said Özen**  
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)  
**Yasemin Neslihan Kirpikli**  
neslihan@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ  
**Hazal Hayıroğlu, Suat Çalış**

GÖRSEL YÖNETMEN  
**Serkan Korkmaz**

KATKIDA BULUNANLAR  
**Fatih Yurdatapan, Oğuz Özden,  
Ebru Paksoy, Yasin İnce,  
Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu**

Genel Müdür **Elif Eren Övdür**  
elif@medyalink.com.tr

Reklam Grup Direktörü **Gülbin Yılmaz**  
gulbin@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sinem Doğru**  
sinem@medyalink.com.tr

Reklam Yönetmeni **Bahar Aslan**  
bahar@medyalink.com.tr

Rezervasyon  
**Filiz Mutlu**  
filiz@medyalink.com.tr

Tel: (216) 325 39 19  
Faks: (216) 325 37 47

Basıldığı Yer:  
**Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş.**  
Akpınar Mah. Hasan Basri Cad. No: 4  
Sancaktepe / İstanbul  
T: +90 216 585 90 00  
F: +90 216 585 91 30

**Baskı Tarihi:** 27 Aralık 2017  
**Yayın Türü:** Yerel, süreli, aylık  
**Dili:** Türkçe  
**Konusu:** Otomobil  
**Dağıtım:** Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR

İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti.'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. CAR Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.



# ÖTV VE ASBİS'İ ÖDEMENİN EN KOLAY —YOLU— TEB'DEN GEÇİYOR!

ÖDEMENİZİ SMS İLE YAPIN, ZAMANINIZ SİZE KALSIN.

ÖTV + TAHAKKUK NO + VERGİ DAİRESİ  
KODU YAZ 9077'YE GÖNDER

ASBİS + TAHAKKUK NO + VERGİ DAİRESİ KODU +  
TCKN/VKN YAZ 9247'YE GÖNDER



**TEB**

teb.com.tr / 444 0 832



# SEKTÖREL.

Otomobiller, insanlar, hava girişleri ve analiz: CAR'a göre bu ay.

## Yeni McLaren: 720S'in Roketle Buluşması

Kod adı P15 olan proje, korkutucu bir sınırlı üretim ultra performanslı McLaren modeli olacak. Onu 2018'de pist günlerinde görmek mümkün...

### Sıradan V8 yok

P15, 720S'nin çift turbo 4.0 litre V8'ini kullanıyor. Ama motor, 710 HP'den 789 HP güce çıkarılmış. Kuru ağırlık 1200 kg'nin altında. Yani ton başına 650 HP civarında güç var.





**G**ERÇEK BİR OTOMOBİLİN tam ölçekli Lego oyuncağına benziyor olabilir ama McLaren'in bir sonraki adımı böyle bir şeye benzeyecek. Kod adı P15 olan araç, markanın en üst düzey model serisinin son versiyonu olacak. Hibrit P1'in direkt varisi olmadığını da belirtelim. Bununla birlikte diğer McLaren'lerden farklı olarak P15 uzun yol konforu ve sürüş kolaylığı konularında özgür bırakıldı. Böylece pist günlerinde çılgınca kullanılacak bir yol otomobili olacak. McLaren, P15'i şu ana kadar ürettiği en ekstrem yol otomobili olarak görüyor. Yetenek seviyesi çok yüksek olacak.

Tanıdık karbonfiber Monocage ile şekillendirilen yolcu hücresi, 720S'den alındı ama modifiye edilerek daha da güçlendirildi. P15'in tek saklama alanı koltukların arkasında yer alıyor. Buraya da, yarış tulumu ve kask koymak mümkün.

Ortaya konumlandırılan 4.0 litre, çift turbo V8 motor, yedi ileri çift kavramalı vites kutusu ve arkadan itişli sürüş

**Muhteşem gövde**  
P15'in sıra dışı gövdesi, tur zamanını iyileştirmek için ideal. Yanlardaki hava girişleri ve arka kanat tam bir yarışçı tarzı. Alçak cam bölüm ise size daha ferah bir hava sağlıyor.

720S kullanıcılarına tanıdık gelecektir. Ama P15 güç seviyesini 789 HP'ye ve torku 800 Nm'ye çıkarıyor (sırasıyla 80 HP ve 30 Nm artış demek). Motor daha fazla havayı içine çekiyor ve ses, inconel ve titanyum egzozlarla daha yüksek seviyede. Üçlü çıkış, Pagani süper otomobilleri ve NASA uzay gemilerine eşdeğer.

Hibrit sistemin kombine halde 916 HP ürettiği araçta bunun eksikliği hissedilecek mi? İçeriden aldığımız bilgiler, yeni 4.0 litre V8 motorun, P1'in 727 HP'lik 3.8'inden daha iyi tepkiler vereceğini ve daha güçlü olacağını gösteriyor. Yine McLaren batarya teknolojileri konusunda durmuş değil. Daha sonra çıkacak BP23 üç koltuklu hiper otomobil bir hibrit olacak.

McLaren aynı zamanda içten yanmalı motorların ekstrem pist otomobilleri için önemli olduğunu vurguluyor. Tamamen karbonfiber gövde ile kuru ağırlık 1200 kg'nin altında. Böylece P15, 1990'larda çıkan 1138 kg'lık F1'den bu yana en hafif McLaren olacak. Batarya taşıyan P1'in kuru ağırlığına göre 195 kg daha hafif. P15'in söylenen ağırlığı, 'hafif seçenikle' birlikte geliyor. Bunun içerisinde; klimayı çıkarmak, aracın V şeklinde açılan kapılarının ağır panel-



**McLaren, P15'i şu ana kadar ürettiği en ekstrem yol otomobili olarak görüyor**



## P15'in kabininin tek amacı var: Daha hızlı gitmek

Taslak, P15'in tek saklama alanını göstermiyor. Bu, arka koltukların arkasında, iki yarış tulumu ve kaskları taşıyor

lerinin değişmesi gibi şeyler var.

P15'in şasisi ilk kez P1'de görülen Geliştirilmiş RaceActive Şasi Kontrolü'nün evrimleşmişini kullanıyor. Adaptif amortisörlere sahip sistem, Konfor, Spor ve Pist modlarına sahip. Ayrıca aracı alçaltarak bir düğmeyle Yarış moduna geçiş yapabiliyorsunuz. P1'deki gibi yer etkisi aerodinamileri, aktif ön ve arka aero parçalarıyla desteklenecek.

Arka kanat hidrolik olarak kontrol ediliyor; düzlüklerde daha az yere basma gücü, virajda daha fazla yol tutuş sağlayabiliyor. Çift katmanlı difüzörle birlikte çalışıyor. 720S'in far tasarımının evrimleşmişini görmek mümkün olacak. Bir kez daha buradaki hava girişiyle birlikte aracın soğutulması desteklenecek. Bu araçta, farklı olarak V8'i soğutmak için kullanılan yan hava girişleri gizlenmiyor.

Aero ve performans rakamları henüz açıklanmadı ama

0-100 km/s hızlanmasının 2.8 saniye civarında olması bekleniyor. Pist odaklı Pirelli P Zero Trofeo R lastikleri ton başına 605 HP'lik canavarı kontrol etmek için elinden geleni yapıyor. Karbon seramik frenler ise aracı yavaşlatmak için görev başında. Arka kanat, sert frenlemede hava freni görevi görecek şekilde pozisyon alıyor.

2018'in üçüncü çeyreğinde gelecek araçlardan, McLaren Üretim Merkezi'nde 500 adet el yapımı olarak üretilecek. Fiyat ise P1 seviyelerinde olacak; yani yerel vergiler öncesi 850 bin sterlin diyebiliriz.

McLaren'in P15'in yolda kullanılması yasal bir otomobil olması isteği, sadece pist odaklı GTR versiyonu olan P15 için de boşluk yaratıyor. Böylesine bir makine doğal olarak daha hızlı ve agresif olabilir. McLaren bu hamleyi de keyifle yapacaktır.

### Tamamen pist odaklı

P15'in kokpiti pistte daha hızlı gitmek için tasarlandı. Ağırlık tasarrufu için bolca karbonfiber kullanıldı. Kapıların gazlı amortisörleri bile gereksiz süsten uzaklaştırıldı.

### Yarış koltukları

Karbonfiber koltukların arka kısmı sabit ve yarış sertliğinde kemerleri var. Korblerde sarsılmamanız için her şey düşünülmüş.

### Gözler yarış çizgisinde

Hız, devir ve seçilen vitesi gösteren minimalist göstergeler 720S'den alındı. Navigasyon da sunuluyor. Çalıştırma düğmesi ve cam düğmeleri, jet uçaklarındaki gibi baş üstünde yer alıyor.

## Bu sırada Aston'da...

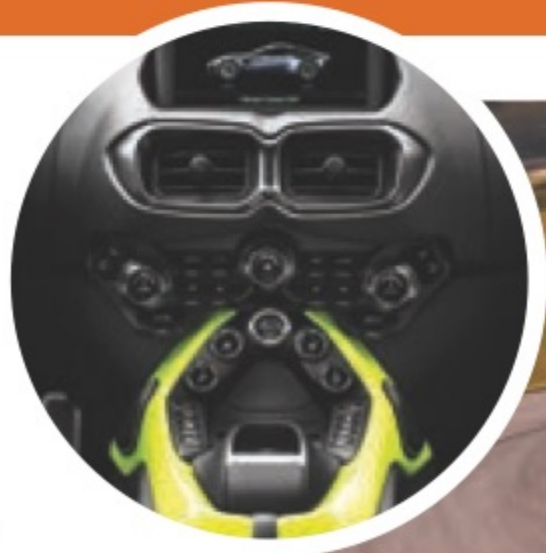
Tamamen yeni Vantage, 2018'de geliyor

Palmer Vantage'ın, artık Carrera'dan ziyade Porsche 911 Turbo veya GT3 rakibi. Çift turbo 4.0 litre Mercedes V8'i, 503 HP/685 Nm üretecek kadar iyi; 0-100 km/s hızlanması 3.5 saniye ve 315 km/s'ye ulaşıyor.

Gövdesi önceki versiyona göre daha sıkı ve geniş. Her açıdan hava akımını daha iyi kontrol ediyor.

İçeride ise sürücü, klasik spor otomobil kabininde daha alçakta oturuyor. Yanında ise, yüksek ve küt bir şanzıman tüneli var.

Aston, 1530 kg kuru ağırlığa sahip olduğunu ifade ediyor. Gövdesinin altında DB11 ile bağlantılı alüminyum yapı var. Yüzde 70'i yenilendi. Bu şasi, Aston'un adaptif amortisör ve elektrikli direksiyonuyla birlikte ilk e-diferansiyeli kullanıyor.



Yeni Vantage: Yıllar geçse de Aston Martin aynı görünüyor





# KEFİLSİZ, KREDİSİZ

**%30**

**PEŞİN**

**36 AY**

**VADE**



**YENİ ARACIN BURADA!**

## WOWWO

“Avrupa’nın 2. el araç devi”

**0850 333 92 99**

**www.wowwo.com**



YEŞİLHOLDİNG



# LA Fuarı Yıldızları

## Yaşam tarzı gösterisi zamanı

SUV'lar burayı domine etse de, Mercedes'ten yeni akıcı bir tasarım geldi



### Infiniti QX50

Infiniti Avrupa'da küçük bir paya sahip olsa da, okyanusun ötesinde daha fazla modellere sahipler. Neredeyse her üretici orta ölçekli crossover modelini sunmaya başladı ve elbette Infiniti de bu karlı pazara girmeden yapamazdı. QX50, keskin akıcı çizgilere sahip. Ayrıca bazı akıllı motor

teknolojilerini de SUV tarzı karoserin altında sunmaya hazırlanıyor.

Değişken sıkıştırma oranlı motora, yani diğer adıyla VC-Turbo'ya sahip ilk üretim otomobili olacak. 250 HP üreten araç, iddiaya göre yakıt açısından dizel verimliliğinde olacak.

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

- > **Nedir?** Infiniti'nin Q5, X3 ve F-Pace rakibi
- > **Teknik özellikleri** Dünyanın ilk değişken sıkıştırma oranlı turbo motoru, CVT vites kutusu, ProPilot otonomi
- > **Hedef kitle** Herkeste olan ama farklı görünmek isteyen aileler
- > **Üretilme olasılığı** 2018'in sonunda bayilerde olacak



### Toyota FT-AC

Sörf, yürüyüş ve bisiklet sevenlere bugünlerde bolca seçenek sunuluyor. Giderek daha fazla SUV modeli bu tür yaşam tarzı meraklılarına sunuluyor. Toyota'nın son SUV konsepti, aktif spor hayatı olanlar için tasarlandı. Garip bir isme sahip Future Toyota Adventure

Concept, 4x4 sürüşe, sörf tahtası taşıyan aletlere ve sizi vahşiliklerden, otoparklardan veya bunun gibi şeylerden koruyan özelliklere sahip. Teknoloji açısından wi-fi hotspot ve kızılötesi kameraları var. Böylece maceralarınızı canlı yayınlamanız mümkün.

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

- > **Nedir?** Toyota'nın son yaşam tarzı SUV konsepti
- > **Teknik özellikleri** Safari tarzı tavan, çıkarılabilir sis lambaları, araziye uyum sağlayan sürüş sistemleri
- > **Hedef kitle** Dışarıda yapılan spor aktivitelerini ve SUV'ları sevenler
- > **Üretilme olasılığı** Sadece bir konsept; hibrit ünite için de yere sahip olduğu söylendi

### Lexus RX-L

Bu güzel ve sade formül, büyük ailelerin dikkatini çekebilir. Bir Lexus RX alın, biraz uzatın. Ardından arkaya iki koltuk ekleyin. Karşınızda RX-L. Lexus, RX'in ABD'deki başarısını perçinlemeye hazırlanıyor. Marka, bu model için "ABD'deki en popüler lüks çok amaçlı araç" tanımlamasını yapıyor. Şimdi

de buna yedi koltuklu bir versiyonu eklediler. Aks aralığı 110 mm daha uzun ve akıllı paket sayesinde üçüncü sıra için de bolca alan sunuluyor. Orta sıra, arkadakilere daha fazla diz mesafesi için daha yukarıya konumlandırılmış. Ek hava yastıkları da eklenmiş ve üç bölge klima var.

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

- > **Nedir?** Yedi koltuklu Lexus RX SUV
- > **Teknik özellikleri** Her sıra için ayrı klima kontrolleri, ekstra hava yastıkları ve elektrikli katlanan koltuklar
- > **Hedef kitle** Çocukları için ekstra alan isteyen aileler
- > **Üretilme olasılığı** 2018'de Avrupa satışları başlıyor



### Mercedes CLS

Mercedes, ilk jenerasyon CLS'nin sihrini üçüncü jenerasyonda da sürdürebilecek mi? 2003'ün orijinal coupe-sedan tarzının dört kapılı lüks araçlar açısından farklı bir estetik yarattığını söylemek mümkün. Gövdesinin altında tanınan E-Sınıfı

altyapısı var. Arkadan itişli veya dört çeker sürüşlü, dijital göstergelere sahip ve S-Sınıfı'nın son motorlarını alıyor. Bunlar arasında Mercedes'in yeni 48v elektrikli küçük motoru olan altı silindirdi ünitesi de var. Böylece emisyonlar da düşecek. Beşinci koltuk da var.

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

- > **Nedir?** Mercedes'in son coupe-sedan modeli S-Sınıfı rafineliğini taşıyor
- > **Teknik özellikleri** Yeni altı silindirdi dizel ve benzinli motorları, Mercedes'in tanınan bilgi-eğlence sistemi
- > **Hedef kitle** Daha fazla tarz isteyen E-Sınıfı kullanıcıları
- > **Üretilme olasılığı** 2018'in ilk çeyreğinde satın almak mümkün







Innovation  
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

# HEYECANIN, AYRICALIĞIN.

Yeni Nissan X-Trail, agresif hatları, konforlu yaşam alanı ve ayrıcalıklı hissettirecek Nissan Intelligent Mobility teknolojileri ile aile boyu heyecanı doya doya yaşamamanız için sizi bekliyor.

DÜNYANIN  
EN ÇOK SATAN  
SUV MODELİ\*



AKILLI ARKA ÇAPRAZ  
TRAFİK UYARI SİSTEMİ



AKILLI ÇARPIŞMA  
ÖNLEME SİSTEMİ



AKILLI PARK SİSTEMİ

\*Jato Global Car Sales 2016 satış verilerine göre.

Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. X-Trail'in ortalama CO<sub>2</sub> emisyon değeri 135-143 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 5,1-5,4 lt/100 km olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 2004/3/EC'ye göre belirlenmiştir. Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi için: [www.nissan.com.tr](http://www.nissan.com.tr)



**E**LON MUSK, dördüncü Tesla modelini tanıtırken, "Roadster'in dikkat çekici yanı, benzinli motorlara sert bir darbe vuracak olması" diyordu. Hızlanma rakamları gerçekten yeni bir zirve yaratıyor: 0-100 km/s hızlanması 1.9 saniye. "İlk kez bir otomobil 2 saniyenin altına indi" diyen Musk, aracın 400 metreyi 8.8 saniyede kat ettiğini ifade ediyor. Hiper otomobilleri mağlup eden performans, neredeyse Bugatti Veyron Super Sport'un zamanından bir saniye daha iyi.

Tesla'nın 2020 Roadster modelinin süper otomobil dünyasında şaşkınlık yaratacak başka özellikleri de olabilir: Duygular ve sürüş keyfi. Model S, harika bir limuzindi. Elektrikli sistemleriyle otomobil dünyasını şaşırttı. Neredeyse tamamen sessiz sürüşü ve aniden gelen yüksek torkuyla, lüks otomobil hissini katladı. Elektrikliler aile otomobillerine büyük uyum sağlıyor. Peki ya süper otomobiller için durum ne? Tesla, 2+2 koltuklu Roadster'in süper otomobilden daha çok Aston Martin yada Bentley



Continental rakibi olduğunu söylüyor. Tesla, 0-100 km/s performansı konusunda bu GT araçlarını ikiye katlayacaklarını iddia ediyor. Harika. Peki Tesla bu araçların muhteşem güç ünitelerini sizce de hafife almıyor mu?

DB11'in çift turbo V12 motorunu çalıştırdığınızda muhteşem bir gök gürültüsü sesi size eşlik eder. Hızlanması ve 6000 d/dak'ı geçerken çıkardığı kükremeler inanılmazdır. Bir sonraki vitese geçerken hissedilenleri tarif etmek çok zordur. Aston ile bu keyfi defalarca

yaşarsınız. Vites geçişlerinin verdiği keyif, motor frenlemesinde de kullanılabilir. İçten yanmalı motorların sürüş deneyimi, sadece hızlanma ve yavaşlamadan daha ötesini sunar.

Şu anki Tesla modellerinde tek kademeli otomatik şanzıman yer alıyor ve elektrikli motorun yükünü taşıyor. Maksimum hızları 250 km/s civarında. Acaba Roadster maksimum hız konusunu daha öteye taşıyabilecek mi? Musk, "Tam olarak maksimum hızı söyleyemem ama 400 km/s'nin üzerinde olacak" diyor.

Model S P100D'nin 'gülünç' hızlanması Uzay Topları filminden geliyor. Uzay Topu 1, uzaya fırlatıldı ve yerini aldı. Musk, "Gülünç olmaktan daha ötesi ekoseli şeylerdir" diyerek espri yapıyor. "Yeni Tesla Roadster şu ana kadar yapılmış en hızlı araç olacak."

Roadster'in tanıtımında gösterilen sürüş videolarında zorlanan lastik, elektrikli hızlanmanın çıkardığı vınlama sesi var. Rüzgarı yararak ilerleyen araç, heyecan verici derecede hızlı görünüyordu.

## Yeni Roadster: Tesla'nın performansının gerçekten absürt olduğu model mi?

0-100 km/s hızlanması 1.9 saniye ve 400 km/s maksimum hıza sahip. Ama sesi olmayan bu Tesla, kalpleri fethedebilir mi?





## “Tam olarak maksimum hızı söyleyemem ama 400 km/s’nin üzerinde olacak”

Gücünü, 200 kWh’lık batarya paketinden alıyor. Yani bugün satılan herhangi bir Tesla modelinden iki kat daha fazla kapasiteye sahip. Şu anda iddia edilen menzile 100 km; bu Model S’in 630 km’lik menzilin bile ötesinde. Üç elektrikli motor (biri ön aks, ikisi arkada), sıra dışı biçimde 10000 Nm tork üretiyor. Roadster dört çeker sürüşe sahip ve tork vektörüyle güç lastikler arasında dağıtılıyor.

Ama akılda bir soru daha kalıyor. Bu performans sunan batarya paketinin ağırlığı ne kadar

ve bunun dinamiklere nasıl bir etkisi oluyor? Mush, Roadster’in bu performansını elde etmek için yeni bir teknoloji mi buldu ve bu 2020’de hazır mı olacak? 400 km/s hıza ulaşan araç için kim özel bir lastik üretecek?

McLaren Automotive CEO’su Mike Flewitt, süper otomobil şirketinin elektrikli çağ ile nasıl baş etmesi gerektiğiyle boğuşuyor: “P1’in sürüş heyecanını düşünürseniz, elektrikli araçlar bunu taklit edebilmeniz gerek. Sıradan bir araç kullanırken içine geçip sadece F1 GTR sesi veremezsiniz. Yoldan elde edilen geri bildirim, hız hissi gibi başka etkenler de var. İlgi uyandırıcı olmak için her şeyi birbirine bağlamalıyız.”

P1’in 9.8 saniyelik 400 metre performansı zayıf olmaktan çok uzak ama iddiaya göre Roadster bunu 2 saniye daha iyileştiriyor. İstatiksel olarak hızlanma konusunda onu yere seriyor. Peki ya fiyatı? Ne olursa olsun Roadster iddia edilenleri yaparsa, süper otomobil dünyası farklı bir yere gidebilir.



Tavan panelleri içeriye giriyor ve kabinde bir çift koltuk var

Elon Musk, 2020’de müşterilerinin buraya oturmasını bekliyor



Sessiz ama ölümcül: Bu arka bölümü, ‘kısa süreliğine’ olsa da görmeye alışın.



## BMW i8 yüzünü güneşe döndü

Elektrikli roadster: Global ısınmayla baş ederken bronzlaşmak mümkün.

**B**MW i8 HİBRİT spor otomobil hala zamanının ötesinde hissettiriyor. Onu bir araç yakaladı ama bu da bir başka BMW. Coupe’nin tanıtımının üzerinden dört yıl geçmesinin ardından i8 roadster pazara girmeye hazırlanıyor. Sert tavanlı araca göre bir dizi güncellemeyle gelecek.

Temel olarak ise aynı kalacak: Ortaya monte edilmiş üç silindirli motor, arka aksı çeviriyor. Buruna yerleştirilen elektrik motor ise ön tarafı yönetiyor. Böylece önden çekiş, arkadan itiş ve dört çeker kombinasyonu ortaya çıkıyor. Benzinli motorun güç çıkışı 230 HP ve 320 Nm ile aynı; ama tabana yerleştirilen batarya hücreleri güncellendi.

Enerji kapasitesi 20’den 43 amper saate (veya 9.4 kWh) çıktı. Elektrik motorunun güç çıkışı ise 141 HP. Coupe’nin 4.4 saniyelik 0-100 km/s performansı geliştirilemezken (roadster 0.2 saniye daha yavaş), sürücüler sık sık kendilerini tamamen elektrikli modda bulacaklar. Şarj edilebilir roadster, elektrikli modda 53 km menzile ve 2.1 lt/100 km tüketim sunuyor. Ama bu, gözden düşmüş Avrupa test çevrimi sonuçlarına göre belirlendi. Daha gerçekçi bir testte ise, altı silindirli bir spor otomobile göre yüzde 50 oranında daha iyi bir yakıt ekonomisi sunması beklenebilir.

BMW i8’in roadster versiyonu çok daha sıra dışı görünüyor. Arka bölümde daha fazla belirginleşen iki çıkıntı, aero kanallarının varlığını vurguluyor. Yukarıya doğru açılan kapılar korunmuş ve çerçevesiz hale getirilmiş. Coupe’nin arkasındaki küçük çıkıntılar artık yok ve bu sayede kanvas tavan için saklama alanı oluşturulmuş. 50 km/s hıza kadar bunu açıp kapamak mümkün. Teslimatların önümüzdeki yaz aylarında başlaması bekleniyor.



Görünüşü şeytani olsa da, emisyon açısından melek gibi



SAATLER

# Yeni yıla yeni koleksiyonlar

2018 yılında saat markaları farklı koleksiyonları ile tüketicinin karşısına çıkıyor. Yeni saat modelleri arasında ikonik modeller olduğu gibi modern çizgileri de görüyoruz. Akıllı saatlerde artık hayatımızın bir parçası ve 2018 koleksiyonları arasında bol şekilde yer alıyor.



## Akıllı saat dünyasında asi duruş DieselOn Time

DieselOn Time, kullanıcı odaklı akıllı saatleriyle yalnızca fonksiyonel değil, asi ruhunu stiline yansıttığı modellerinin şıklığı sayesinde de saatseverlerin ilgi odağı oluyor. Sıradışı Diesel stilinin ileri teknolojiyle buluştuğu DieselOn Time akıllı saat modeli, Dark Sky uygulaması yardımıyla, kötü hava koşullarında kadranda görsel ipuçları verecek hava efektlerine sahip. Örneğin; hava buz gibi olduğunda, kadranda buz gibi görünürken, şiddetli bir fırtınada, kadranda yıldırımlar beliyor...

Diesel DNA'sını bileğinizde hissederken fonksiyonlarıyla markaya tekrar aşık olacağınız DieselOn Time dokunmatik kadranlı akıllı saat modeli, Saat&Saat mağazalarında sizleri bekliyor.



## İkonik saat severlere: Maurice Lacroix AIKON

İkon olan çok az saat modeli vardır dünyada. Özgün ve yalın tasarımlarıyla dünyada tüm saat markaları arasından sıyrılarak başarılı tasarımlara imza atan Maurice Lacroix, 90'lı yıllarda 'Calypso' modelini üretti. Bu ikonik saat modeli, şıklığıyla bilekleri süslerken günlük stilden özel davetlere kadar her stille kolayca uyum sağladığı için saat tutkunlarını cezbediyordu. Üst segment saat sektörünün liderleri arasında yer alan Maurice Lacroix, 2016 yılında bu ikonik saat modelini yenileyerek yeni koleksiyonuna AIKON ismini verdi. Yeni ve modern tasarımıyla çağdaş zevklere hitap eden AIKON koleksiyonun lüks detayları, koleksiyonun şıklığını ve yüksek kalitesini ön plana çıkarıyor.

Yeni AIKON koleksiyonunun yuvarlak kasası, göze çarpan bezel ve bezeli sarmalayan 6'lı kolun bileşimiyle tasarlanıyor. Bu tasarım stiliyle, eşsiz bir kontrast koleksiyonda gözler önüne seriliyor. 6'lı kollar gücü ve dayanıklılığı temsil ederken aynı zamanda koruma ve sevgiyle kucaklamayı da simgeliyor.



## Armani Exchange saatlerinden modern ve dinamik tasarım

Çarpıcı detayların hakim olduğu Armani Exchange saatleri, sade ve kusursuz kadransları sayesinde İtalyan stilini minimalizmle buluştururken, günün her anında stilinizle uyumlu dinamik modeller sunuyor.

### Blue Tech

Modern ve sportif Blue Tech saat modelinde markanın karakteristik duruşu detaylarda gözler önüne serilirken, gri ve siyah tonların bulunduğu saat modelinde simetrik çizgi, kayış ve kadranda kendini gösteriyor. Çizgili silikon kayış özelliği, modern ve rahat bir his yaratırken, şeridin üzerinde devam ettiği kadranslar, benzersiz ayrıntılarıyla dikkatleri çekiyor: Saat, dakika ve saniyeleri gösteren kronograf özelliği, saatin 12'yi gösterdiği yerde ve kayışta bulunan markanın logosu, şık ve sportif detaylar arasında...

### Modern Nomad

Armani Exchange, Kış 2018 sezonu için şehirli ve maceraperest stiliyle yeni bir adım atıyor. Modern Nomad, markanın mevcut stiline eklediği yeni detaylarla, ince forma sahip sadeleştirilmiş harika ayrıntıları içeren ve günlük stille mükemmel uyumu sağlayan bir model. Modelin siyah dokulu kadranda, siyah ve gri tonları vurgulanırken, Modern Nomad modelinin maskülen şıklığa sahip kayış ve bilezik modeli, saat severlerin beğenisini kazanıyor.

## Asil duruş: Chrono Classic

İsviçre Saat teknolojisinin, iddialı koleksiyonları ile dikkat çeken ismi SWISS MILITARY HANOWA koleksiyonu ile bu sezonun gözdesi olmaya aday. Bu özel koleksiyonu ile SWISS MILITARY, çalışma ve özel hayat dengesi içerisinde stilinizi nasıl yaratacağınız konusunda en iyi yol göstericiniz olacak gibi. Özellikle klasik görüntüsüyle orantılı dizaynı ile farkını apaçık ortaya koyan modeller aynı zamanda modern çizgileri ile tarzınıza sportif dokunuşlar kazandırıyor.





# VITARA!

**HEPSİ VE DAHA FAZLASI**

1.4 Turbo Motor BOOSTERJET  
10,1" Multimedya Sistemi & Navigasyon  
RBS (Radar Destekli Fren Sistemi)  
All Grip 4x4 Sürüş Sistemi



**SUZUKI'LERE  
AVANTAJLI  
YAKIT ALIMI**  
Aytemiz'DE

**SUZUKI'NİN TERCİHİ**  
Castrol



İlanda yer alan görsel 1.4 S Benzinli 4X2 AT (çift renk) versiyonu için geçerli olup, standart olmayan ilave aksesuar ve donanımlar içerebilir veya yukarıda belirtilen donanım özellikleri seçilen versiyona göre farklılık gösterebilir. Vitara modelinin ortalama yakıt tüketimi 5,2-5,7 l/100 km bileşik CO<sub>2</sub> emisyonu 122-131 g/km arasında değişmektedir.



# TEKNOLOJİ

## Dünyamıza aktarılan yenilikler

1

### HASSAS MÜHENDİSLİK

Hisense LED ekran 1.6 mm kalınlığında. Ölçüleri ise 9.6 metreye, 3.6 metre. 288 panelden yapıldı ve bunun montajı dokuz gün sürdü.

2

### BİLGİ YOĞUNLUĞU

Büyük ekranlar bölünerek adeta bir galeri gibi oluyor. RBR araçlarından ve seçilen rakiplerden araç üstü görüntüler takip ediliyor. Garajdakiler de bu ekranları görüyor. Tur zamanı, sektör zamanı, GPS'li pist haritası ve yarış yayını da var.

5

### MESAFELER ÖNEMLİ DEĞİL

Buraya göre F1'deki en uzak yarış Melbourne'de yapılıyor. Milton Keynes'e göre yaklaşık 17 bin km uzakta ama bağlantı hızının sadece 30 km uzaklıktaki Silverstone Pisti'yle hiçbir farkı yok. Operasyon Odası ve pist arasında, yarış hafta sonu boyunca yüksek hızlı WAN ile 400 GB'den daha fazla veri transfer ediliyor. Bunlar arasında telemetri, GPS; FIA kontrol sistemleri, araç üstü görüntüler, telsiz mesajları, 3D CAD verileri var.



3

**UZAKTAN EĞİTİM**

Operasyon Odası genel olarak sürücülerden önce sorunu öğreniyor. Sürekli olarak videolar ve veriler üzerinde çalışıyorlar. Takım telsizinden aracı durdurmaları gerektiği söylendiye, bu mesajın bu odadan gelmiş olma ihtimali çok yüksek.

4

**ZAMANA KARŞI YARIŞ**

Cuma antrenmanları sırasında sosyal medya yöneticilerinden aerodinamistlere kadar 30 kişi burayı dolduruyor. Cuma gecesi, araç kapalı parka girip kilitlenmeden önce bolca veri transferi yapılıyor.

# Red Bull Racing'in devasa TV seti nasıl yarış kazandırıyor?

Red Bull'un gizli operasyon odasına girdik. Burada uzmanların dünyanın öbür ucundaki F1 yarışlarında nasıl fark yaratan analizler yaptığını gördük.

**RED BULL RACING** F1 takımının Milton Keynes fabrikasında gizlenen bir oda var ve burada çift katlı otobüslerle aynı boyutta bir televizyon yer alıyor. Hisense'de yapılan bu cihaz, Avrupa'nın en büyük 4K televizyonu; sıradan bir HD TV'yi piksel sayısı açısından dörde katlıyor ve toplamda sekiz milyondan fazla piksele sahip.

Peki ama neden? RBR'nin bu Operasyon Odası, her yarış hafta sonunda fabrika ve takım arasında direkt bağlantıya sahip. Operasyon Odası ve RBR pit duvarı arasında yüzlerce gigabyte bilgi alışverişi yapılıyor. Bu da mühendislerin yarış stratejilerinde ve otomobil ayarlarında kritik kararlar almasını sağlıyor.

2017 sezonuna doğru bir Cuma antrenman seansında buraya girdik. Sakin, kulaklıklılı personel dev ekranlara bakıyorlar. Bir sürü bilgi akıyor. Bunlar arasında sıcaklık, basınç, ortam sıcaklığı ve daha fazlası var. Ayrıca herkesin önünde daha küçük ekranlar da bulunuyor. Birçoğunun yanında su şişeleri, kahve fincanları ve evet, Red Bull kutuları var. Burası NASA'nın Kontrol Merkezi gibi ve görebileceğiniz en sessiz spor barı diyebiliriz. Herkes takımdan araca giden telsizleri dinleyebiliyor, seçilmiş bazı kişiler diyaloglara dahil olabiliyor.

Bu da modern F1'in özeti gibi. Son derece gizli bilgiler ve yine de ticari sponsorların olması gibi. Bu oda o kadar gizli ki takımın yedek pilotlarının girmesine bile izin verilmiyor. Burasının sponsorluğunu AT&T ve Hisense yapıyor.

Takım için gerçekten önemli mi? Red Bull, Operasyon Odası'nın Sebastian Vettel'e ilk şampiyonluğunu kazandırıp kaybetmesi arasındaki farkı yarattığı örnek gösteriyor. Açılış turunda bir kazaya karışan Vettel, telsizden şöyle demişti: "Çarptılar, pit yapmam gerek." Operasyon Odası, ona pistte kalmasını söyledi. Tur zamanlarının, şampiyonayı kazanması için gerekli puanı alacak kadar iyi olduğunu görmüşlerdi. Ayrıca bilgi ekranlarında ciddi bir hasar görünmüyordu.

Bir takım üyesi, "Burada yeterince kaynağımız olmasa, hasarı kontrol için durmamız gerekecekti" diyor. "Burası insanların düşünmesi için sakın bir atmosfer sağlıyor. Garaj karmaşık ve stresli olabiliyor. Biz burada bu tür şeylerden uzakta analitik düşünebiliyoruz." Tabii bağlantı kopmadığı sürece...

Red Bull operasyon odası, Silikon Vadisi'ni kısıktırarak kadar teknoloji ve dünyayı ayakta tutacak kadar kafein var





# RDE2! Dizel vergilerini tetikleyecek yeni egzoz testi

Bu bir Star Wars karakteri değil ama bu emisyon testi, dizel kullanıcılarına daha fazla vergi anlamına geliyor.

## Yeni dizel vergisi

İngiltere’de Nisan 2018’den itibaren yeni dizel otomobilleri, ilk yıl vergileriyle karşılaşacak: Örneğin 131-170 g/km emisyonlu araçlar 300 sterlin ödeyecek. Ama RDE testini (Gerçek Sürüş Şartları Emisyonu) geçenler bundan muaf tutulacak. Ama bir engel var: Yeni RDE2 sistemi, 2020’de tamamen yeni homologe araçlara kadar bir etki göstermeyecek. Hükümet, henüz bitmemiş bir yasa üzerinden vergilendirme yapıyor. Motor Üreticileri ve İmalatçıları Derneği buna itiraz ediyor: “Yeni jenerasyon temiz dizel teknolojisi, sadece dört ayda ortaya çıkamaz.” Ama Bath Üniversitesi güç ünitesi uzmanı Profesör Chris Brace en temiz teknolojinin cesaretlendirildiğini söylüyor: “Eğer otomobil sahipleri bunu görürse, hava kalitesine kötü etkiler yaptıklarını anlayacaklardır.”

## Günümüzde RDE2 uyumlu dizel var mı?

CAR RD2’ye uyumlu motorlar hakkında beş üreticiyle görüştü. Birçoğu ağzı sıkı davrandı. BMW’nin yanıtı, “Önümüzdeki üretim tablosuna göre bir dizi modelimizin RDE2 normlarına uyum sağlayacağından eminiz” oldu. Ama bir araç buna şimdiden hazır olabilir. Bentley’in güç ünitesi geliştirme direktörü Paul Williams, CAR dergisine Bentayga’nın dizel V8’inin, “Sadece RDE2 standartlarını yakalamadığını aynı zamanda dört yıl önceden bunları aştığını” ifade etti. 210 g/km CO2 emisyonuna sahip Bentayga, yıllık 500 sterlinlik vergiye sahip.

## RDE2 nedir?

Bu, farklı yol tiplerinde, gerçek eğimlerle, yüklerle ve sürüş şartlarıyla yapılan 100 dakikalık bir test. Laboratuvar testlerine ek olarak yapılıyor. Taşınabilir Emisyon Ölçümleme Sistemi cihazı takılı araçlar CO2, NOx ve diğer emisyonlar için değerlendiriliyor. Taşınabilir testin hassasiyetinin laboratuvarından az olması, bunun kombine edilmesini gerektiriyor. Bugünün RDE1 testinde bu faktör 2.1 oranında ama RDE2’de (Euro 6d, 2020’de gelecek) bu risk faktörü 1.5’e ve daha azına inecek. Bazı tartışmalar olsa da bu uygulamaya geçecek.

## Yeni teknolojiler fayda sağlayacak mı?

Giderek karmaşılaşan ve maliyeti artan emisyon düşürme sistemleri, birçok 2.0 litre altı dizellerin pahalı olmasına yol açıyor. Fakat mühendislik firması Ricardo’dan Jon Andersson’a göre daha büyük kapasiteli dizeller için altın bir çözüm var. Bu, NOx’un uygun biçimde kontrol altına alınması demek. Sürüşün ilk birkaç dakikasında ani ısı yükseltilmesi, sıcaklığın artmasıyla birlikte NOx depolanma yeteneğinin kaybolmaması önemli. Seçici katalitik indirgeme sistemi yüksek motor yükleri ve egzoz gazlarıyla mücadele ediyor. Egzoz borusuna üre püskürtülmesi NOx’u azaltıyor. Dizel partikülünün çıkarılması ve yüksek basınçlı egzoz gazı devirdaiminin entegre edilmesiyle kirli dizel RD2 uyumlu hale getirilebilir.



Yakında gelecek Continental katalizörü ısıtılmalı ve ağır trafikte daha NOx salınımı oluyor





2018'DE FORMA GİR ► 500 KALORİ YAKTIRAN EN HIIT 7 Syf. 85

# MEN'S FITNESS

DÜNYANIN EN FIT ERKEK DERGİSİ

## GÖBEKTEN KURTUL

Acil Durum Planı ile  
10 günde yağları yak

## GÜÇLÜ & İRİ

Hayal ettiğin  
kollara sahip ol!

## MOTİVE EDECEK MÜZİKLER

## + EN LEZZETLİ VE SAĞLIKLI FİT TARİFLER

MAROON 5'İN YILDIZI

## ADAM LEVINE

38 YAŞINDA  
HALA FORMDA  
Syf. 8



Men's Fitness Ocak sayısı bayilerde!





## İşe yarıyor mu?

### Seat Ateca'daki Amazon Alexa

**TOMOBİLİNİZİN YAKINDAKİ RESTORANI** bulması, evdeki ısıtmayı açması ve Wikipedia'da merak ettiğiniz bilgileri içermesi güzel olmaz mı? Bunlar bu aydan itibaren yeni Seat Leon ve Ateca'da mümkün. Amazon'un sesli asistanı Alexa sayesinde bu gerçek oluyor.

Sesli kontrol yeni bir şey değil ancak Alexa bunun limitlerini zorlayarak serbest formdaki komutları yanıtlıyor. Sizin komutunuzu kayıt ediyor, bunu buluta aktarıyor ve burada bir yazılı komuta dönüştürülüyor. Ardından Alexa ekosisteminde aktif hale getirilen uygulama veya web sayfasında arama yapıyor.

Siz sürüş yaparken sadece direksiyondaki ses kısma düğmesine basıyor, aracın mikrofonuna konuşuyorsunuz. Mesela güzel bir restoran sorun ve Alexa bulunduğunuz yere göre aracın hoparlörlerinden size yanıt versin. Ardından isterseniz ismi ve adresi alın, isterseniz telefon araması yapın. Yada başka yerleri araştırın. Tüm bu özellikler yanınızdaki yolcuları da etkileyecek.

Seat'ın entegre ettiği Alexa, bilgi-eğlence sistemiyle uyum içerisinde. Burada da Bluetooth yoluyla konum göndermek mümkün hale getirilmiş.

Şu anda yeni Leon ve Ateca modellerinde sunuluyor. Ancak müşterilerin bunu alması için şu şartları karşılaması gerek: Bir Android akıllı telefon, Seat'ın Wifi bağlantılı en yüksek

donanım seviyesi ve akıllı telefona Alexa uygulamasının indirilmesi. Alexa'yı önce telefonda çalıştırmak gerek. Ardından bilgi alışverişi yapılıyor. Bunun için stabil bir 4G bağlantısı önem taşıyor.

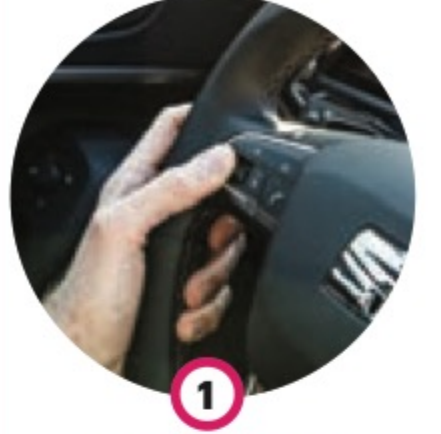
Tüm bunlar en başta Alexa'nın kullanım alanını daraltsa da, Haziran 2018'den itibaren servis, Ibiza ve Arona'da da sunulacak. Ayrıca Apple cihazlarında da kullanılabilir. Doğru bilgiyi aktarması için sürekli olarak güncel kalması gerekiyor.

Şehrinizde hava durumu talepleri, Google takviminizdeki organizasyonlar, Amazon'un dijital asistanı tarafından kontrol edilebiliyor. İsteklerinize hızlı biçimde yanıt veriyor. Ama Seat, Alexa'nın Nesnelerin İnterneti bağlantısıyla diğer cihazlara girmesiyle daha heyecan verici olacağını düşünüyor: Böylece evinizdeki ışıkları açabilecek, ısıtmayı ayarlayabilecek ve kapıya bakabileceksiniz.

#### İŞE YARADI MI?

**Evet.** Alexa, evde olduğu gibi araç içinde de bazı hatalar yaptı. Mesela bize Kia bayisini tavsiye etti. Ama Alexa her şeye rağmen havalı ve kuvvetli bir özellik. Ayrıca yolda size daha fazla güvenli sürüş sağlıyor.

#### ALEXA, Ateca ile buluşuyor



1

#### TEK DOKUNUŞ

Evinizdekinden farklı olarak Alexa'yı tek bir düğmeyle aktif hale getiriyorsunuz.



2

#### ENTEGRE SİSTEM

Seat'ın araç içi mikrofonuna konuşuyorsunuz ve Alexa da size hoparlörden yanıt veriyor.



3

#### PATRON SİZSİNİZ

Alexa, Avrupa'da 7 binin üzerinde özelliğe erişim sağlıyor. Bunlar arasında hava durumu, alışveriş listesi yapmak veya Domino's Pizza siparişi vermek var.



4

#### DAHA FAZLA ÖZELLİK

Tüm aramalarınız Alexa uygulamasında saklanıyor. Böylece daha sonra daha detaylı araştırma yapabiliyorsunuz.



TÜRKİYE

# healthyfood

İLK VE TEK SAĞLIKLI  
BESLENME DERGİSİ

GUIDE

**MAKARNA**  
**yağ**  
yakar mı?



İntegral  
makarna

DÜŞÜK  
YAĞ

YÜKSEK  
LİF

DÜŞÜK  
KALORİ

**YUMURTA**  
beyazı mı sarısı mı?

vücudumuzdaki  
**denge**  
Mikrobiyota

**HAMBURGER**  
Sağlıklı beslenmede  
yeri var mı?

SPOR ÖNCESİ  
VE SONRASI  
**NE YEMELİ**  
**NE İÇMELİ?**

**5** Obeziteyi  
Önleyecek  
**kuralla**  
YAĞLANMAYI  
DURDURUN

**YENİ NORDİK DİYETİ**

**4 HAFTADA 4 KİLO VER!**

Selahattin Dönmez'den  
**Flexitarian Diyet Planı**



- Telomer tedavisi
- 10 malzeme ile 5 öğün
- Diyabette beslenme
- Susuzluğun 5 işareti
- İş yerinde beslenme
- Proteinin gücü!



120 Kolay, pratik, lezzetli...



83 Röportaj Gökçe Arıkan



114 Buharda Levrek



**Healthy Food Guide Ocak-Şubat sayısı bayilerde!**





# İLK SÜRÜŞ.





PORSCHE 718 CAYMAN GTS

# Ağabeyinin peşinde

Eğer yakın zamanda 911 GTS aldıysanız bu yazıyı okumayın.  
Çünkü 718 Cayman GTS, harika yol tutuşuyla en az onun  
kadar hızlı hissettiriyor ve çok daha ucuz...

**M**ALAGA'NIN yükseklerindeki dağlarda, beyaz bir 911 GTS convertible kovalıyoruz. Beyaz 911'deki adam eski bir yarışçı ve benim kullandığım yeni 718 Cayman GTS'yi aynalarından uzaklaştırmak için elinden geleni yapıyor.

Yeni Cayman harika yeteneklere sahip ve ağabey hiyerarşisindeki sırayı bile etkileyecek derecede iyi. Elbette güç anlamında ondan geride. 911'e göre 84 HP daha azıyla 360 HP üretiyor, ama eski Cayman GTS'ye göre 25 HP fazlasına sahip.

Ama tüm hikaye bununla bitmiyor. Cayman'ın 2.5 litre turbo dört silindir motoru, altı silindirliye göre daha hafif, daha kompakt ve daha az tüketiyor. Ayrıca otomobil de daha hafif (911'in 1440 kg'sine karşılık 1405 kg). buna Cayman'ın standart modele göre ağırlık merkezini 20 mm alçaltan dengeli spor süspansiyonunu, ortadan motorlu yapısını da eklerseniz, 911'in bazı sorunlarla karşılaşacağı muhtemel.

Cayman yol tutuş açısından uçlarda. Ağırlık dağılımında arka tarafla oynamaktan hoşlanmıyor, viraj yol tutuşu lastikler ısınınca adeta sihirli gibi. Hassas direksiyon yolla ilgili tüm bilgileri parmak uçlarınız aktarıyor. Frenler ise, öncekilere göre çok daha sıkı ve diferansiyel kilidi, gücü ve torku en az karmaşayla, en fazla verimlilikle iletiyor.

Yine de ön akstaki ekstra ağırlığın dezavantajları da var. Yokuş aşağı virajlarda ve ön lastikleri aşırı zorladığınızda, ani önden kaymalarla karşılaşıyorsunuz. Onu yakalamak için freni hızlıca kullanmanız gerekebiliyor.

Ama Cayman GTS'in en büyük düşmanı 911 değil, Cayman S. 8 bin sterlin daha ucuz ve 345 HP güce sahip; yani performans açısından farklar önemsiz. GTS, Sport Plus modu ve kalkış kontrolü aktif hale geldiğinde 100 km/s hıza 4.1 saniyede çıkıyor. S'in bu süresi sadece 0.1 saniye daha yavaş ve maksimum hızı 285 km/s ile GTS'ten sadece 5 km/s daha az.

Elbette rakamlardan daha fazlası var. GTS daha iyi geri bildirimlere, daha keskin tepkilere ve daha iyi dengeye sahip. Geleneksel rakamları önemsemez ve her sürüşte midenizdeki kelekleri hesaba katarsanız, GTS kazanır. S'e göre çok daha heyecan verici. Bu büyük ölçüde direksiyondan seçtiğiniz sürüş programına bağlı olarak değişiyor. Normal modda sürüş konforu iyi. Sport modunda ise aktarma organları keskinleşiyor. Sport Plus'ta tüm teknolojik özellikler çabalarını ikiye katlıyor.

Normal modda kontrolü makinelere bırakırsanız ECU, PDK çift kavramalı şanzımandan mümkün olduğunca büyük

## RAKİPLER

**DAHA İYİ**  
AUDI TT RS'DEN

Sesi güzel ama GTS daha eğlenceli

**DAHA KÖTÜ**  
ÖNCEKİ JENERASYON  
CAYMAN GTS'DEN

Altı silindirlinin sesini özledik

**BUNU ALIRDIK**  
718 CAYMAN S

Daha ucuz, sürüşü harika  
ve yavaş değil





Güzel görünüyor, yeni tampon, daha büyük hava girişleri ve 20 inç jantlar

oranları seçmesini istiyor. Yedinci viteste 1700 d/dak ile yolculuk yapmak ağaçları koruyabilir ama motor sesi düşük ve memnun edici olmuyor. Sport'ta vites değişimleri hissedilir biçimde daha hızlı ve gaz tepkileri daha canlı. Önceki Porsche modellerinde Sport Plus sadece pist kullanımları için iyi. Yeni Cayman GTS'te ise, kalibrasyonu daha az ekstrem olacak şekilde yapılmış ve normal yollar için de kullanılabilir.

Sport Plus modunda devam ederseniz, vites değişimleri elektro mekanik bir Rocky Balboa gibi oluyor. 6500 d/dak'da zirve gücü olan 360 HP'yi verse de, oynayacak 1000 d/dak daha var ve vites kutusu bunun hepsini kullanıyor.

Güzel seslerle birlikte yoğun bir ritim tutturmak mümkün oluyor. Virajlardan çıkarken beyaz 911 dinç bir şekilde uzaklaşıyordu ama 200 metre sonra Cayman frenleme sırasında yer kazanıyor ve birinci-

ikinci vitesle dönülen virajlarda daha hızlı hissettiriyor.

İlk üç vites genel olarak birbirine yakın tutulmuş ve sonrakiler ise daha iyi yakıt ekonomisi için daha uzun aralıklara sahipler. 430 Nm tork 1900-5000 d/dak arasında veriliyor ve bunu kullanmak oldukça eğlenceli.

## SEVDİK

Yol tutuşu, geri bildirimi, 911'i endişelendiren yetenekleri

## SEVMEDİK

Dört silindirlinin düşük devirdeki sesini

## KARAR

Güzel ve tatmin edici hisler sunuyor



GTS'in ağırlık merkezi 20 mm alçaldı, bu sayede metal bariyerlerin üzerinden atlayamaz.

Yeni 718 Cayman GTS his anlamında oldukça üstün. Buna, revize edilen daha büyük hava girişli ön tampon, karartılmış ön ve arka farlar, difüzörle şekillenen ikili egzoz ve 20 inç siyah jantlarla güzelleşen görselliği de ekleyin. İçeride ise, yarış koltukları, alcantara kaplama ve Sport Chrono saati var. Burada baş üstü gösterge ve bir dizi temel asistan sistemlerinin eksikliği hissediliyor. En can



Yarış koltukları standart ve alcantara fabrikası bu araç için mesai yapmak zorunda kaldı. Dokunmatik ekranı o kadar iyi değil.

sıkıcı yanı ise dokunmatik ekranı. Bozuk yollarda istediğiniz yere girmek için iki veya üç kere deneme yapmanız gerekiyor.

Opsiyonlar açısından Porsche'nin bilgi-eğlence sistemini (PCM) ve geri görüş kamerasını tercih edebilirsiniz. Ama karbon seramiklere veya Sport Paketi'ne bütçe ayırmak çok da gerekli değil.

Peki hangi Cayman'ı almak gerek? 296 HP'lik gaz model, tam olarak bunu hak etmiyor. Fiyatı 42 bin 897 sterlinle çekici ve özellikle ateşli bir Pazar günü için hızlı ama onun 2.0 litre motoru Boxster'a daha fazla uyum sağlıyor. Cayman S fiyat/performans söz konusu olduğunda kolayca kazanabilir ama kusursuz seçim, GTS'in görünümü olacaktır.

GT4 gelecek bahar ayında dönüyor ama GTS gerçekten burada parlamayı başarıyor. Pahalı ve performans açısından büyük bir atılım yapmıyor. Ama çok güzel görünüyor ve his açısından da başarılı.

İkinci elde yüksek değere sahip olma potansiyeli var. Ayrıca trafik şartlarını düşündüğünüzde bununla 444 HP'lik 911'den daha iyi şekilde başa çıkabilir. Önümde beyaz araçlı eski yarış pilotunun gördüğü gibi GTS'in hızı da, büyük ağabeyini kolayca utandırabiliyor.

- **Fiyat** £59,866 ► **Motor** 2497cc 16v turbo 4 silindir, 360 HP@ 6500 d/dak, 430 Nm @ 1900 d/dak
- **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli ► **Performans** 4.1 sn 0-100 km/s, 290 km/s, 8.2 lt/100 km, 186 g/km CO2
- **Ağırlık** 1405 kg ► **Satış tarihi** Şimdi





# madame

FIGARO TÜRKİYE

## Ocak sayısı bayide

Dergiye sığmayan özel içerikler, backstage videoları ve sosyal medyaya özel röportajlar için facebook'ta @madamefigaro ve instagram'da @madamefigarotr hesaplarını takip edebilirsiniz.



@madamefigarotr



@madamefigaro







## RANGE ROVER PHEV

# Dört silindirli Range Rover mi?

Kulağa garip geliyor ama korkmayın. Çünkü bir de elektrik motoru var. 2018 model Range Rover ve Range Rover Sport şarj edilebilir hibrit oluyor.

**ŞİMDİYE KADAR Kİ** en zor motor yerleştirme işi neydi? V10 BMW M5 motoru hiç kolay değildi. Honda motorlu McLaren'in 'sıfır beden' F1 otomobili de çok az yere sahipti. Peki ya en kolay motor yerleşimi hangisi? Muhtemelen Jaguar Land Rover'ın dört silindirli Ingenium turbosunu, 5.0 litre kompresörlü V8'i içine alan boşluğa yerleştirmek.

Ama elbette dört silindirli içten yanmalı motoru yerleştirmek sadece işin başı. Revize edilen Range Rover ve Range Rover Sport, artık şarj edilebilir hibrit opsiyonuna sahip. Batarya ve elektrik motoruna sahip P400e Range Rover ve Range Rover Sport satışa sunulacak. Bu iki motor da önümüzdeki yıl ilk çeyrekte itibaren Avrupa'da olacak.

Benzinli motor 300 HP üretiyor ve giriş seviyesi F-Type ile E-Pace modellerinde kullanılıyor. Enlemesine yerleştirilen ünite, sekiz ileri ZF şanzımanla eşleştirilmiş. Ayrıca bunun içerisinde 85 kW elektrikli

motoru da var. Bu da, elektrik motorunun dört tekerleğe tahrik vermesi anlamına geliyor. Gerektiğinde düşük oranlı aktarma da yapıyor (off-road sürüş kapasitesinden ödün verilmedi).

Motor, tabana yerleştirilen 13.1 kWh bataryadan güç alıyor (bagaj kapasitesi 98 litre azaldı). Benzinli ve elektrikli motor birlikte çalıştığında P400e'nin isminden de anlaşılacağı gibi 400 HP üretiyor. Tork değeri ise 580 Nm. Bu sayede P400e, Range Rover'ın mevcut dizel seçeneklerinin önüne geçiyor. Güç anlamına geride bırakırken tork olarak onlara yaklaşıyor: 254 HP/600 Nm TDV6 ve 334 HP/740 Nm SDV8. 0-100 km/s hızlanması ise 6.4 saniyeyle, SDV8'in 6.5 saniyesine oldukça yakın. Ek donanım ise 300 kg kadar ağırlık getiriyor ve toplam ağırlık 2509 kg oluyor.

Land Rover, sadece elektrikli olarak 50 km menzil açıkladı. Bununla birlikte tüketim 2.8 lt/100 km ve emisyon ise 64g/km CO2 resmi değerlerine sahip. Boşken tamamen dolması normal

prizde 7 saat 30 dakika veya 32 amperlik kutudan 2 saat 45 dakikada gerçekleşiyor. Güç ünitesi yönetim ayarları, önceden belirlenmiş seviyenin altına inmeyecek şekilde kullanılabilir. Tahmin Edilebilir Enerji Optimizasyonu ise, navigasyonla çalışıp rotaya göre yakıt ekonomisi sağlıyor.

2018 Range Rover Sport ve Range Rover PHEV'nin prototiplerini kullandık. Aynı donanım altyapısını kullanıyorlardı. İki



2.0 litre dört silindirli motor alanı jeneratörleri de taşıyor. Elektrikli motor ise, vites kutusunda gizli.

### SEVDİK

Güzel kabini, yakışıklı dış tasarımı, yeteneklerini

### SEVMEDİK

Protopinin henüz tamamlanmamış yanlarını

### KARAR

Şarj edilebilir hibrit dünyasına güzel bir model geliyor

★★★★★



Nihayet iklim değişikliğine karşı gelenlerin kullanabileceği bir Range Rover çıktı.



test aracı geliştirme aşamasının farklı seviyelerinde olsa da, her ikisi de önümüzdeki yılın başında satışa sunulacak.

Farklar açıkça bunu gösteriyordu. Ar&Ge aşamasının son yüzde beşlik farkının, güç ünitesi entegrasyonu için ne kadar önemli olduğunu anladık. Range Rover Sport P400e güç ünitesi başarılıydı: Sessiz, akıcı ve tepkileri açısından canlıydı. Benzinli motora ekstra güç sağlaması konusunda da istekliydi. Özellikle uzun tırmanışlarda size epey katkı sağlıyor.

Elektrikli gücüne öncelik verirseniz, şarj seviyesi hızla düşüyor. Eğer kötü kullanırsanız, 30 km'den önce bataryayı boşaltmak mümkün. Yine de aracın ağırlığını düşündüğünüzde şaşırtıcı değil.

Buna karşın Range Rover P400e prototipi daha zayıftı. Hızlanma açısından o kadar akıcı gelmedi. Tam güç altında biraz kaba ve vites düşürmelerde biraz silkeliyor. Sürüş de, 2018 aracının konfor odaklı ayarlarına karşın en iyilerden biri değildi. Elbette üretim şasisi çok daha iyi olacaktır.

Range Rover Sport bu tür sorunlar yaşamıyor. 2018 kabini de, oldukça iyi.

Önde ve ortada çift, parlak 10 inç ekran, Touch Pro Duo adındaki memnun edici döner düğmeden oluşan bilgi-eğlence sisteminin bir

parçası. Bunu Velar'dan tanıyoruz. Biraz daha geniş ve yumuşak koltuklara sahip. Koltuk kontrolleri ise Mercedes tarzı gibi kapılara alınmış ve böylece daha büyük koltuklar monte edilebilmiş. Birçok masaj özelliğine ve bağlantı sistemlerine sahip. Malzeme kalitesi öncekine oranla çok daha iyi. Touch Pro Duo ise, kullanıcı deneyimini de üste taşıyor. Bazen can sıkıcı şekilde ağırlaşmalar olsa da, genel olarak memnun edici olduğunu söyleyebiliriz.

P400e şarj edilebilir hibritlerin alışıldık tarzını sunsa da, bu otomobil oldukça iyi bir hisse sahip. Performans ve yakıt ekonomisi açısından güzel bir denge sunabiliyor. 2018'in diğer değişimleri arasında daha iyi kabini ve bazı küçük dış tasarım değişiklikleri var. Bunlar arasında yeni farlar ve geceyi gündüze çeviren lazer uzun huzmeli far opsiyonu da bulunuyor. Range Rover eşsiz lüksünü yeni bir versiyonla sunmaya devam ediyor.

#### Range Rover P400e Autobiography prototip

> Fiyat £105,865 (P400e, £86,965 başlayan fiyatlarla) > Motor 2.0 litre 16v turbo 4 silindir (300 HP) ve 85 kW e-motor, 400 HP ve 580 Nm > Aktarma 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > Performans 6.4 sn 0-100 km/s, 220 km/s, 2.8 lt/100, 64 g/km CO2 > Ağırlık 2509 kg

## MERCEDES-AMG GLC63

# Tam gaz

**Ö NÜNÜZDEKİ YOL** açılır açılmaz, Mercedes GLC63 ile yapacağınız tek şey, gaz pedalına sonuna kadar basmak ve çılgın gibi hızlanmak. Bu otomobil bu yüzden var. Eğer bunu yapmıyorsanız yanlış otomobili satın almışsınız demektir.

Çok hızlı. Ama vahşice veya çılgınca değil çünkü şasi ve elektronikleri her şeyi hallediyor. Düzlükte zigzag çizmiyorsunuz. Lastiklerden dumanlar çıkmıyor. Sadece isterseniz bol miktarda gürültü yapıyorsunuz. Sadece ve sadece çok hızlı gidiyorsunuz.

GLC63, orta ölçekli bir SUV ve çift turbo V8 motoru kullanıyor. İki gövdeden (coupe ve daha köşeli SUV) altı versiyon, iki güç seviyesi (standart 500 HP ve 510 HP'lik S) sunuluyor. 4.0 litrelik motora sahip. Tüm versiyonlar dört çeker sürüşe ve dokuz ileri otomatik şanzımana sahip; aralarındaki fark ise arka diferansiyel.

Bizim kullandığımız S versiyonlu SUV'du. Coupe kadar havalı olmasa da, daha büyük bagajı var ve arkadaki yolcular için daha fazla alan sunuyor. 10 kg daha hafif ve Coupe S'ten daha ucuz.

İçerisi, yüksek performanslı bir SUV'a göre sade. Ağırlık merkezi çok yüksek ve ciddi bir performans otomobili gibi hareket etmek için çok fazla ataleti var. Fakat oldukça rafine, konforlu ve pratik.

Daha güçlü ve pahalı olan BMW X6M'den bir boy daha küçük. Jeep Grand Cherokee'nin 6.4 V8 Hemi SRT versiyonuna daha yakın fakat GLC daha vahşi bir güç sunuyor.

GLC 63 ile dumanlar atmada 510 HP'nin tadını çıkarabilirsiniz.



#### Mercedes-AMG GLC63 S 4matic+

> Fiyat £76,070 > Satış tarihi 2018  
> Motor 3982cc 32v bi-turbo V8, 510 HP @ 5500 d/dak, 700 Nm @ 1750 d/dak  
> Aktarma 9 ileri otomatik, dört çeker sürüş  
> Performans 3.8 sn 0-100 km/s, 280 km/s, 10.7 lt/100 km, 244 g/km CO2  
> Ağırlık 2010 kg > Puanı ★★★★★

**KARAR** Rasyonel olmayabilir ama oldukça hızlı ve eğlenceli





Tasarımıyla sürücünün yalnızca yola hakimiyetini sağlamakla kalmıyor, arkada olduğu kadar önde de geniş bir iç mekan sunuyor.



# Crossover'a İspanyol yorumu

Heyecan verici, dayanıklı ve çevik yeni Arona, SEAT'ın fonksiyonel, konforlu ve maceracı tasarımlarına yepyeni bir örnek olarak karşımızda.

**İSTER ŞEHİR İÇİ,** ister otoyolda, hatta off-road olarak adlandırılan yollarda bile, çevik ve konforlu bir sürüş deneyimi sunan kompakt crossover modeller, bu çok yönlülükleri sayesinde 2015 yılından bu yana Avrupa'nın en çok büyüyen segmentlerinden biri olmuştur. SEAT da bu sınıfa ilk olarak Frankfurt Otomobil Fuarı'nda sergilenen iddialı oyuncusu Yeni SEAT Arona ile giriyor.

SEAT Arona, hafta içi şık, ferah, pratik ve konforlu olduğu kadar, hafta sonları ise bir o kadar maceracı, sağlam, sportif ve verimli bir otomobil. Tüm bunlara, normalde yalnızca pazarın daha üst segmentlerinde rastlanılan güvenlik ve bağlantı teknolojileri ile SEAT tasarımı da ekleniyor. İspanyol markanın dina-

mizmini, inceliğini ve sportifliğini yansıtan ve neredeyse sınırsız kişiselleştirme seçenekleri sunan yeni SEAT Arona bu sınıfta kendisine özel bir yer edinmeyi hedefliyor.

SEAT Arona; pasif, aktif ve önleyici güvenlik donanımları bakımından da segmentte bir dönüm noktası niteliğinde. Arona'da ön bölge asistanı, yokuş kalkış destek sistemi, yorgunluk tespit sistemi, yağmur ve ışık sensörleri, ikincil çarpışma freni gibi üst segmentlerde yaygın olarak yer alan gelişmiş sürücü destek sistemleri standart olarak sunulurken, opsiyonel olarak arka çapraz trafik uyarısı, kör nokta tespit sistemi, hem paralel hem dikey parkta kullanılabilen park asistanı sistemi ve stop&go fonksiyonlu adaptif hız

sabitleyici sistemleri sunuluyor.

SEAT Arona, 4138 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe ve 1543 mm yüksekliğe sahip. Bu kompakt ölçülerıyla şehir içinde, otoyolda hatta arazide bile çevik performans gösterirken, aynı zamanda iç mekanda sağladığı ferahlığıyla da şaşırtıyor. Pratik kullanımı ve konforu bir arada sunan SEAT, yolda hayatı kolaylaştıran, sürücü odaklı kokpit gibi ayrıntılara da ayrı bir önem gösteriyor.

Asıl farkı yaratan ise otomobilin iç ve dış tasarımı. Yeni SEAT Arona, tasarımıyla sürücünün yalnızca yola hakimiyetini sağlamakla kalmıyor, arkada olduğu kadar önde de geniş bir iç mekan sunuyor. En etkileyici özelliği ise, onu sınıfının en iyilerinden biri





yapan 400 litrelik bagaj kapasitesi. Diğer bir deyişle yeni SEAT Arona'nın bagajı, řu anda segmentin en çok satan modellerinden bile daha geniş. Bagaja file takmak için kullanılabilen dört metal kanca ve çift kademeli bagaj ise öne çıkan pratik detaylardan bazıları. Bu özellik sayesinde, arka koltuklar katlandığında düz bir yüzey elde edilebiliyor.

Yeni SEAT Arona'nın tüm motor seçenekleri; direkt enjeksiyonlu, turbo kompresörlü ve otomatik start-stop sistemine sahip. İlki 5 vitesli manuel şanzımana bağlı 3 silindirli, 1.0 TSI 95 HP motor. İkinci motor seçeneği ise, çift kavramalı 7 ileri otomatik vitesli DSG şanzımana sahip 115 HP gücünde. 2018 ilk çeyreğinde dizel manuel; ikinci çeyreğinde de dizel otomatik motor seçenekleriyle, tüm yakıt şanzıman kombinasyonlarının piyasada yerini alması planlanıyor.

**MAHMUT HAYIRLIOğLU**  
**BARCELONA-İSPANYA**





# Kompakt SUV'de Volvo farkı

Volvo Cars, Yeni Volvo XC40'ın dünya lansmanını Barselona'da gerçekleştirdi. Yeni XC40, yerden yüksek yapısı, renk kombinasyonları ve geniş iç mekanı ile dikkat çekiyor.







**Y**ENİ VOLVO XC40, yeni ön ızgara ve Volvo'da klasikleşmeye başlayan Thor'un çekici şeklindeki far yapısının yeni yorumu gibi detaylarla XC90 ve XC60 modellerinin küçük bir kardeşinden çok kuzeni olarak ailedeki konumunu tanımlıyor. Çift renkli kombinasyon isteğe bağlı olarak sunuluyor ve bu kombinasyonlar araca şık bir hava katıyor.

XC40 teknoloji alanında, yeni 90 ve 60 serisi otomobillerde yer alan ödüllü güvenlik, bağlantı ve eğlence-bilgilendirme teknolojilerini kompakt SUV segmentine de getiriyor. Yeni XC40'da yer alan güvenlik ve sürücü yardım özellikleri arasında Volvo Cars'ın Pilot Assist Sistemi, City Safety, Yoldan Çıkma Önleme ve Engelleme, fren desteği ile Kavşak Uyarısı ve sürücülerin dar park alanlarında manevra yapmalarını kolaylaştıran 360 derece kamera özelliği yer alıyor. Tüm güvenlik sistemleri, kullanıcıların Volvo'dan bekledikleri yüksek güvenlik seviyesini ve daha da fazlasını sunmak üzere ahenk içinde birlikte çalışıyorlar.

Renkli ve etkileyici tasarım dili iç mekânda da devam eden model, iç dizayna zeki ve fonksiyonel önerilerle düzeni getiriyor. Zekice tasarlanmış iç dizayn, XC40 sürücüsüne, kapı içlerinde ve koltuk altlarındaki alanlar, şarj ünitesine sahip özel bir telefon bölümü, kompakt çantalar için katlanabilen bir askı ve tünel konsolunda boşaltılabilir bir çöp kutusu da dahil olmak üzere fonksiyonel birçok saklama alanı sunuyor.

XC40'ta kullanılan 12 inçlik dokunmatik geniş ekran oldukça işlevsel. Ödüllü Sensus bilgi ve eğlence sistemi pratik bir kullanım sağlarken, dokunmatik ekran aynı zamanda otomobilin birçok fonksiyonuna erişimi kolaylaştırıyor. Benzersiz bir ses deneyimine sahip XC40'ın seçenekleri arasında, konsola entegre dünyanın ilk hava kanallı subwoofer hoparlörüne sahip Harman Kardon Premium Sound sistemi de bulunuyor.

XC40 üretim anından itibaren D4 dizel ya da T5 benzinli dört silindirlili Drive-E motorlar ile yola çıkıyor. Hibrit ve tam elektrikli olan diğer motor opsiyonlarının da ilerleyen zamanda sunulması bekleniyor.

XC40'ın Türkiye'de pazara sunulması 2018 yılının ilk çeyreğinde planlandığını söyleyen Volvo Car Turkey Ürün ve Pazarlama Müdürü Kubilay Polat, "XC40, bizim kompakt SUV segmentine ilk girişimiz. XC40, Volvo markasına olan beğeniye artıracak ve onu yeni bir boyuta taşıyacak" diyor. Türkiye'deki satış hedefi konusunda da Kubilay Polat, "XC modellerinde sahip olduğumuz bu kuvveti, şimdi kompakt SUV segmentine XC40 ile getiriyoruz. Yeni Volvo XC40, sadece ürün gamımızı güçlendirmekle kalmayacak, hızla büyüyen bu segmentte öngördüğümüz başarısı ile satış adetlerimize de büyük fayda sağlayacak." diyor.

**AHMET SAİD ÖZEN**  
**BARCELONA - İSPANYA**



## Güvenli ve konforlu

Göz alıcı tasarımı ve yüksek performansı ile Yeni Ford EcoSport SUV, sahip olduğu tüm detayları ile güvenli ve konforlu sürüş sunuyor

**TAMAMIYLA YENİLENEN** yakıt tasarruflu ve güçlü 1.5 litre Ford EcoBlue dizel motor, Ford'un kompakt SUV'u Yeni EcoSport'ta ilk kez kullanıldı. Akıllı Dört Tekerlekten Çekiş sistemi (AWD) ile sunulacak olan motor, daha güçlü ve verimli olmasıyla dikkat çekiyor.

Yeni Ford EcoSport'un güçlü ve şık dış görünümü, kontrast tavan renkleri dahil daha fazla kişiselleştirme seçeneği içeriyor. Sportif EcoSport ST-Line versiyonu ilk kez sunuluyor.

Rafine ve ergonomik iç mekanda, 8 inç dokunmatik ekran, ısıtmalı direksiyon ve premium B&O PLAY ses sistemi gibi özellikler yer alıyor.

Yeni Ford EcoSport'ta SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi, Hız Kontrol Sistemi, Ayarlanabilir Hız Sınırlandırıcı ve daha güvenli geri manevra için Geri Görüş Kamerası gibi teknolojiler sunuluyor.

Kompakt SUV segmentindeki yeni Ford EcoSport, Avrupa'daki müşterilerine daha fazla fonksiyonellik ve çok yönlülük, daha rafine bir stil ve sofistike teknolojiler sunuyor.

Yeni Ford EcoSport, hem şehir içinde hem de zorlu doğa koşullarında daha gelişmiş bir yol tutuş için ilk kez Ford Akıllı Dört Tekerlekten Çekiş (AWD) teknolojisi sunarken, gelişmiş yeni 1.5 litre EcoBlue dizel motor ise 125 HP'ye kadar güç üretebiliyor ve CO2 emisyonlarını optimize ediyor.

Ford Performance'den ilham alan, sportif ST Line versiyonu ilk defa sunulan yeni Ford EcoSport, SYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi, Hız Kontrol Sistemi ve Ayarlanabilir Hız Sınırlandırıcı, ayrıca

Geri Görüş Kamerası gibi sürücü destek teknolojilerini de içeriyor.

Geliştirilmiş dinamik, güçlü ve rafine dış tasarımıyla dikkat çeken yeni model, 12 cesur renk seçeneğinin yanı sıra daha da fazla kişiselleştirme seçeneği sunuyor. Bunlardan biri olan kontrast renk seçeneği ile tavan ve arka spoylerden başlayıp yan aynalara kadar olan bölgenin rengi farklılaştırılarak şık bir görünüm sunuluyor. Kullanıcı odaklı yeni iç tasarımda bulunan 8 inç dokunmatik ekran, ısıtmalı direksiyon ve ayarlanabilir bagaj bölmesi dahil akıllı saklama çözümleriyle yolcu ve sürücülere üstün bir deneyim sunuyor.

Ford Avrupa, Orta Doğu & Afrika Başkanı Steven Armstrong, yeni araçla ilgili şunları söyledi: "EcoSport'u 2014 yılında Avrupa'da pazara sunmamızdan bu yana, 166 bin adetten fazla EcoSport satıldı ve geçen yıl satışlarını %40 artırdı. Yeni Ford EcoSport müşterilere daha fazla stil, konfor, fonksiyonellik ve seçenek sunarken SUV'ların sağlamlığını ve işlevselliğini, kentli araçların pratikliğiyle buluşturuyor."

Yeni Ford EcoSport, Romanya'nın Craiova şehrinde 200 milyon € tutarında yatırımla kurulan Ford fabrikasında üretilerek Ford Edge ve Kuga ile birlikte Avrupa'daki SUV ailesinde yerini alacak. SUV esintili yeni bir Fiesta Active crossover modeli de gelecek sene Avrupa'da satışa sunulacak.

**AHMET SAİD ÖZEN**  
**LİZBON/PORTEKİZ**









# Efsane evrim geçirdi

Yeni Dacia Duster, evrim geçirerek tamamen yeni bir dış görünüşe ve devrim niteliğinde bir değişimle yeniden tasarlanmış bir iç mekana sahip oldu.



**YENİ DİŞ TASARIM,** otomobilin güçlü karakterini vurgulayan daha belirgin hatlarıyla ön plana çıkıyor. Yeni Duster'ın iç mekanı ise müşterilerine kaliteli ve konforlu bir alan sunuyor.

4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster, aynı zamanda gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor. Ergonomik olarak geliştirilmiş sürüş konumu, pratik iç mekan özellikleri ile Yeni Duster'da yolculuklar daha konforlu hale geldi. Ayrıca geliştirilmiş ses yalıtımı da iç mekanda algılanan sesleri yarı yarıya azaldı.

Yeni Duster, hem yolda hem arazide manevra kabiliyetini arttıracak bir dizi sürüş destek ve güvenlik donanımları ile birlikte sunuluyor.

360 derece kamera, hız ayar ve sınırlayıcı, yokuş iniş destek sistemi (HDC), yokuş kalkış destek sistemi (HSA), elektrik takviyeli direksiyon, otomatik yanan farlar, eller serbest Dacia kart sistemi, otoma-

tik klima, perde hava yastıkları ve kör nokta uyarı sistemi gibi donanımlarla Duster, daha güvenli hale geldi.

Yeni Duster, Renault Grubu'nun kendini kanıtlamış, uygun fiyatlı motor seçenekleri ile sunulmaya devam ediyor. 1.6 SCe 115 HP (4x2 ve 4x4) ve 1.2 TCe 125 HP (4x2 ve 4x4) benzinli & manuel. 1.6 SCe 115 HP motorunun bir LPG versiyonu da opsiyonel olarak mevcut. 1.5 dCi 90 HP (4x2) ve 1.5 dCi 110 HP (4x2 ve 4x4) dizel motorları manuel vites seçeneği ile birleşiyor. 1.5 dCi 110 HP 4x2 versiyonu EDC otomatik vites seçeneği de bulunuyor.

Renault Mais Genel Müdürü Berk Çağdaş: "Dacia, Türkiye pazarında yükseliş trendini sürdürüyor. Binek + hafif ticari araç pazarında, iki sıra yükselerek Marka sıralamasında 6. sıraya yükseldik. Biz Dacia'da çekici ve kaliteli otomobilleri en uygun fiyata müşterilerimize sunuyoruz. Dacia olarak



sürpriz yeteneklerle dolu ve akıllıca tasarlanmış otomobillerden oluşan yalın bir ürün gamına sahibiz. Bunu yaparken sağlam ve güvenilir otomobilleri, başarısı kanıtlanmış teknolojiler ve güçlü servis ağıımız ile destekliyoruz. Net ve anlaşılır fiyat politikamız ile her Dacia modeli, paranızın karşılığını fazlasıyla veriyor. Dacia'nın amiral gemisi Duster, Dacia'ya Türkiye'de son beş yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı. Otomatik vites / EDC versiyonunun da ürün gamına eklenmesiyle Dacia ailesine yeni müşterilerimiz katılıyor. Mart ayında pazara sunacağımız Yeni Duster ile Marka'nın Türkiye pazarında yükselişi devam edecek."

Dacia'nın ikonik modeli, iddialı ve sağlam bir görünüm elde etmek üzere yeni bir dış tasarıma kavuştu. Efsane Duster'ın DNA'sı korunarak yenilenen dış tasarımın yanı sıra, tamamen yenilenmiş, konfor ve kalite odaklı iç mekan da müşterilerine kullanıcı dostu bir deneyim yaşıyor.

Krom radyatör ızgarası, farlara kadar uzanarak

otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor. Yeni Duster, üçe bölünmüş LED gündüz farlarını da içeren yeni bir far imzasıyla dikkat çekiyor. Kıvrım detaylarıyla daha yatay bir görünüme sahip kaput ise otomobile oldukça güçlü bir görünüm kazandırıyor. Ön camın 100 mm öne taşınması ve daha eğilimli hale getirilmesi, kabini daha uzun ve daha geniş hacimli gösteriyor. Yeni 17 inç jantlar ise otomobile daha iddialı bir kişilik kazandırıyor. Yeni Duster'da Dacia'nın dört kareden oluşan arka farları otomobilin uç köşelerinde yer alırken, geniş, ön ve arka tampon koruma plakaları ise modelin maceracı özelliklerini öne çıkarıyor.

Duster, Türkiye'de satışa sunulduğu 2010 yılından bugüne dek 89 bin 485 adet, Ocak – Kasım 2017'de ise 13 bin 818 satış adedi elde etti. Duster, Türkiye'de Dacia'ya son 5 yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı. Yeni Duster, Türkiye'de Mart 2018'de satışa sunulacak.

**MAHMUT HAYIRLIOĞLU**  
**ATİNA – YUNANİSTAN**



**"Mart ayında pazara sunacağımız Yeni Duster ile Marka'nın Türkiye pazarında yükselişi devam edecek."**



“Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır; tasarımı güzel ama müzik yok!”



## YİNE BİR HAC ZAMANIYDI VE

Maranello'ya gitmiştim. Motor dünyası için Mekke var mıdır? Eğer varsa, orası kesinlikle Ferrari'nin merkezidir.

Ora ilk gittiğimde 32 yıl önceydi. Fabrika daha küçüktü, üretim bu kadar incelikli değildi ve işler daha az profesyonelce yapılıyordu. Buraya, Ferrari 288 GTO'yu alıp Londra'ya

götürecektim. Yeni sahibi Ron Stratton ile birlikte olacaktık. O günlerde Via Abetone'deki büyük elektrikli kapıların ardında bir karşılama alanı yoktu. Sadece güvenlik camının olduğu çıplak bir oda vardı ve camın ardında Rocky Balboa gibi bakan kalın boyunlu birileri oturuyordu. O zamanlar İtalya'da büyük bir terörist sorunu vardı. Fakat güvenlikler Kızıl Tugaylarda çok kırmızı spor otomobile ilgi duyduğumuzu gördüklerinde arkadaş canlısı oldular. Bizi bekleme salonuna aldılar ve kibar bir adam Ron'un parasını güvenli biçimde teslim almak için yönlendirilmişti (59 bin 690 sterlinde).

Renzo Ferrari'nin ofisini geçerek Ron'un aracının beklediği garaja geldik. Kırmızı 288 GTO inanılmaz görünüyordu. Biraz kötü kabini olabilir ama hala benim favori Ferrari'lerimden biri. Sadece bir hayal kırıklığı vardı. Ron, İngiltere'ye yapacağımız yolculukta dinlemek üzere bazı kasetler getirmişti. Ron bir kaset çalar bulmayı beklerken, onun yerinde çirkin bir dikdörtgen plastik vardı. Arka arkaya sigara içen Ferrari çalışanı, “Radio-kaset çalar bir opsiyon” diye açıklama yapmıştı. “Yine de standart olarak hoparlör takıyoruz ve kabloları yerleştiriyoruz.” Ron, opsiyonları seçmeyi atlamıştı.

Buraya birçok kez geri döndüm. Bir keresinde, 1986 veya 1987'iydi Enzo Ferrari ile buluşmuştum. Ne yazık ki eski adam hastaydı ve beni göremiyordu. 1988'de, 90 yaşında hayatını kaybetti.

Şimdi 70. hac yolculuğu için yine buradayım. Via Abetone'deki büyük elektrikli kapılar aynı görünüyor. Yolun diğer tarafında, Formula 1 pilotlarının ve yönetiminin öğle vakti uğrak yeri olan Ristorante Cavallino da aynı. Eski iki katlı kiremit rengi fabrika ön cephesi ve onun ayırıcı kemeri (Enzo'nun eski ofisi bunun hemen ardında) 1947'den beri neredeyse hiç değişmedi. Sadece bu kemerin üstüne 60'ların başında zarif sarı bir Ferrari yazısı eklendi. Eski binanın ardında ise birçok değişim yaşandı. Bunların birçoğu yeni teknolo-

jiye sahip makinelerdi. Enzo günlerine ait eski kulübe tarzı endüstri çoktan gitmişti. 1980'lerde Ferrari, bizim gibi birkaç şanslı kişiyi davet etmişti. Şimdi ise otobüsler dolusu Çinli ve Amerikan fabrikanın ağaçla kaplı caddesine geliyor. 80'lerde Ferrari ziyaretçileri onlara inananlardı. Şimdi ise tamamen turistik.

Bazı şeyler ise değişmiyor. İçeriye yürürken modern koridorları geride bıraktım. V8'leri, V12'leri izledim. V12 motorları görmekten çok memnunum. Her biri bu işi severek yapan biri tarafından elle monte

ediliyor. Ferrari'nin V12'si içten yanmalı motorların kralıdır ve Colombo'nun ilk 1.5 litrelik V12'sinden bugünün kudretli Superfast ünitesine kadar her zaman benzinli motorların zirvesi olarak kalmaya devam etmiştir.

İçten yanmalı motorlar birkaç on yılda birer müze parçası olurken şüphesiz bir Ferrari V12'si Modern Sanatlar Müzesi'nde ve Londra'nın Bilim Müzesi'nde gururla sergilenecek. Ama bu, aynı zamanda Ferrari'nin gelecek için mücadele etmesi anlamına geliyor.

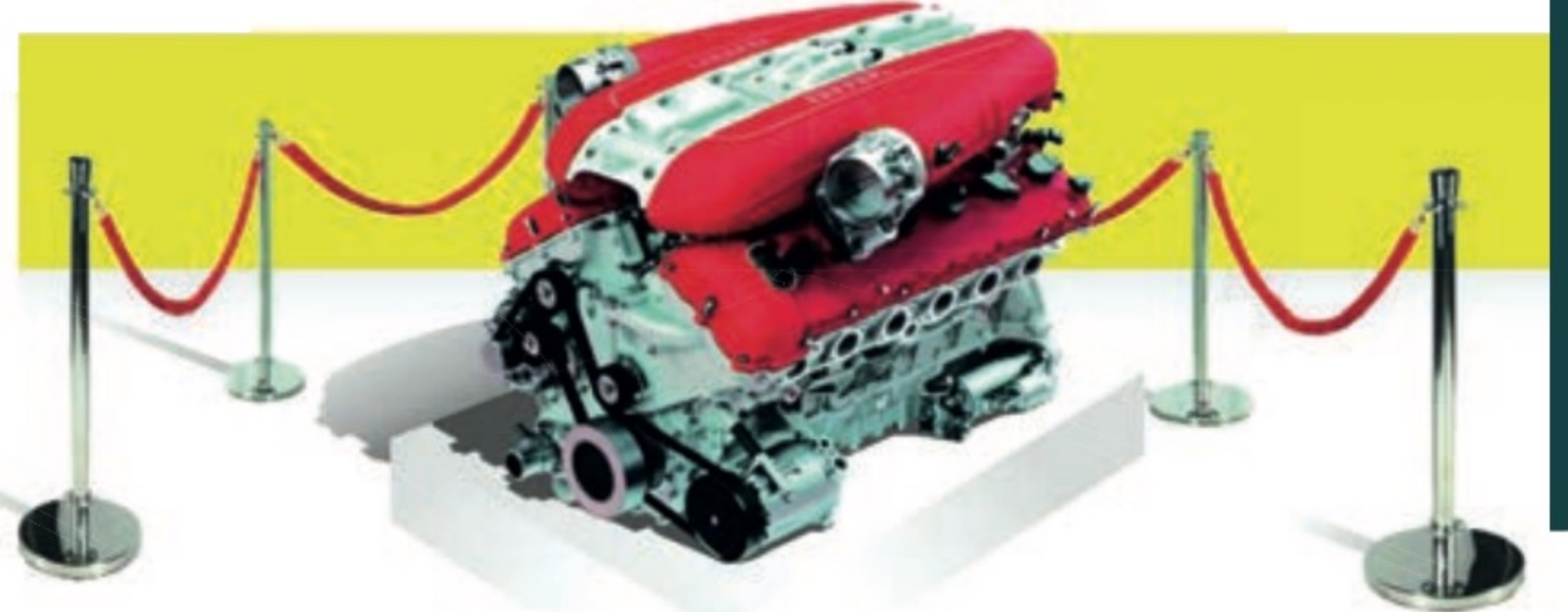
Elektrikli motorlar bir gün benzinlilerin yerini alacak ve günlük kullanımın bir parçası olacaklar. Rolls-Royce'ları daha rafine hale bile getirecekler. Elektrikli Porsche'ler, Jaguar'ları ve Aston Martin'leri hayal edebiliyorum (aslında hepsi buna yakınlar). Ama elektrikli bir Ferrari'yi hayal bile edemiyorum. Evet, bir V12 kadar iyi bir hızlanmaya sahip olacaklar. Fakat Ferrari'lerin ölçütü bu değildir. Onlar hislerle ilgilidir. Bir Ferrari'nin sesinden daha ilham verici bir şey olamaz. Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır: Tasarımı güzel ama müzik yok.”

Benzinli motor yasağından muaf tutulan düşük adetli spor otomobiller olmalı. Ferrari'nin global ısınmaya katkısı bu durumda önemsiz kalacaktır. V12 süper sporların yasaklanması bilime, sanata ve sanatçılığa zarar verir.

CAR dergisindeki eski patronum Ian Fraser, “Ferrari'yi motoru için alırsınız, gerisi ücretsiz gelir” diyordu. Ferrari'nin tam gaz giden motoru, Rolex'in mekanizması veya manuel odaklı Leica gibidir. Makinenin karakterinin özüdür.

Peki kalbi ve ruhu olmayan bir Ferrari, nasıl Ferrari olabilir ki?

**Eski editörümüz Gavin, dünyanın en saygı duyulan yazarlarından biridir. Geçmişle de gurur duyar ve Ferrari V12'sini çok sever**





# İzmit'ten şampiyonlara lastik desteği

Pirelli'nin dünya çapında GT'den tek tip serilere kadar katıldığı 460 motorsporları şampiyonasının pek çoğu için lastikler Türkiye'de üretiliyor.

**M**OTOR SPORLARINDA olağanüstü bir yılı daha tamamlayan Pirelli, küresel rekabette 110. sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Türkiye'deki fabrika, Formula 1 haricindeki pek çok yarış lastiğini üretiliyor.

Pirelli'nin 1960 yılında İzmit'te kurduğu fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motor sporları için lastik üretiliyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20.000 m<sup>2</sup> büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor.

İzmit'teki "şampiyonların fabrikası", Pirelli'nin Milano'daki ünlü araştırma ve geliştirme birimiyle birlikte İtalyan şirketinin motor sporları programında çok önemli bir rol oynuyor. Sürekli gelişimden ilham alarak otomotiv üreticileri

ve takımlarla yakın işbirliği içinde çalışan Pirelli, motor sporları dünyasının en önemli lastik şirketi olarak biliniyor.

Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi. Yılda yaklaşık 1200 yarış kapsayan bu 460 şampiyonanın 157 pist serisi ve 69 ralli serisi olarak toplam 226'sı otomobillerle koşuluyor.

Her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na döneceğini duyurdu. Şampiyonanın ilk kez başladığı 1973 yılından itibaren lastik sağlayan Pirelli, yıllar içinde 25 şampiyonluk unvanı ve 181 ralli kazandı.

Gençliğe verdiği önemi vurgulamaya devam eden Pirelli, gelecek yıldan itibaren Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nın tek lastik tedarik-

çisi olacak. Pirelli, daha önce 16 yaşındaki Oliver Solberg ve 17 yaşındaki Kalle Rovanpera gibi genç ralli yeteneklerinin çıkışına yardımcı olmuştu. En yeni nesil Pirelli WRC lastiklerinin tamamı İzmit Fabrikası'nda üretililecek.

İzmit'te üretilen motor sporları lastikleri için Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimi tarafından gerçekleştirilen simülasyon, hamur ve yapı modelleri esas alınıyor. Teknolojinin yanı sıra Pirelli'nin yol lastiklerini tanımlayan 'mükemmel uyum' (perfect fit) felsefesi de paylaşılarak her müşterinin farklı beklentilerine ve koşullarına uyacak terzi işi üretim yaklaşımı benimseniyor. Bunların tümü Pirelli'nin prestij ve süper otomobil segmentinde (yaklaşık yüzde 50 pazar payıyla) tartışmasız liderliğine katkıda bulunuyor.

**AHMET SAİD ÖZEN**

## LASDER'in 2018 hedefi 170 bin ton

**L**ASDER (Lastik Sanayicileri Derneği) geçtiğimiz hafta içinde iş ortakları ile bir araya gelerek, 2017 performansını değerlendirdi ve 2018 hedeflerini paylaştı.

2017 yılında, LASDER, 160 bin ton ÖTL (Ömrünü Tamamlamış Lastik) toplayarak yılı büyük başarı ile kapattı.

İş ortakları olan atık lastik toplayıcıları ve ÖTL kullanıcısı firmaların (granülasyon, piroliz ve enerji geri dönüşümü firmaları) katılımıyla gerçekleştirilen yıl sonu toplantısında konuşan LASDER Genel Sekreteri Erdal Kurt, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın üyeleri için belirlediği 2017 yılı ÖTL geri kazanım kotasını yüzde 100 olarak gerçekleştirdiklerini belirtti.

LASDER'in kurulduğu 2007 yılında 3 olan geri kazanım firması sayısı, LASDER'in ÖTL sektörüne verdiği güven ve istikrar ile bugün 24'e yükselmiş, sektörün teknolojik yatırımlar yapmasına da ön ayak olmuştur.

Bugüne kadar 765 bin ton ÖTL'nin geri kazanımını sağlayan LASDER, 2018 sonunda ise 935 bin tonun üzerinde ÖTL'nin geri kazandırılmış olacağını bildirdi.





# Mark Walton

## TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

“Bir JCB iş makinesi markası otomobili SUV pazarında büyük bir karmaşa yaratabilir ve Range Rover müşterileri kendi araçlarını yetersiz görmeye başlayabilir”



**GARİP:** Dyson'ın elektrikli otomobil üreteceğini duyurduğu zaman kimse şaşırmadı. Bu, yeni teknoloji dünyanın karışıklığa gideceğinin ipucu. Herkes bunu muhtemel görüyor. Marmite yeni otel zincirleri açıyor; İzlanda yeni bir lüks giyim markası tanıttı; Halfords uygulama

bazlı tanışma servisi oldu.

Bunların hiçbirisi gerçek değil. Sadece uyduruyorum.

Ama Dyson hikayesinde daha fazlası var. İngiliz şirket küçük elektrikli motorlarıyla biliniyor ve aslında bunlar oturma odalarında hareket eden şeyler. Ancak bu kavramsal bir sıçrama. Daha çok, “Evet! Dyson otomobili! Bu harika!” demektense şöyle düşünenler daha çok: “HA HA HA HA HA HA HA HA.”

Bu fikir, diğer otomobil üreticisi olmayanların da otomobil üretebileceği kanısını aklıma getirdi. Mesela dinamik, istekli bir tekerlekli tost makinesi düşünün: “Bu güzel, hafif ve iki koltuklu bir hibrit spor otomobil olabilir. Russell Hobbs bunun için kusursuz bir marka olabilir.” Görüyor musunuz? Hiç de gerçek dışı değil!

Peki, otomobil üreticilerini rahatsız edecek sıradaki marka ne olabilir?

Ikea. Kitlesele üretim, uygun fiyatlar ve akıllı tasarım konularına hakimler. Ayrıca Ikea bisikletinden, Ikea ev bitkilerine ve Ikea dosya dolaplarına kadar her şeyi satmakla da meşhurlar. Ikea otomobili, Caterham tarzı kendinizin montaj yaptığı bir otomobil olacaktır. İsveçli, çevre dostu bir Caterham. Hafif malzemeden yapılmış ve her kapıyı kapadığınızda vidalarını sıkmanız gerekecek. Muhtemelen ismi akılda kalıcı şekilde Frslyügnötta gibi bir şey olacaktır. Tüm parçalar, devasa depoda ayrı yerlere dağılmış olacak ve bunları gidip kendiniz toplayacaksınız. Eve gittiğinizde ise lityum iyon bataryanın 78755454-J18-PPL-90-WSA-99173476 olmak üzere iki parçadan oluştuğunu fark edeceksiniz.

JCB. Devasa mühendislik deneyimiyle tüm dünyayı

etkileyen iş makinaları üreten bir marka. Yeni JCB otomobili SUV pazarında büyük bir fark yaratabilir... Range Rover müşterileri kendi araçlarını yetersiz görmeye başlayacak. Çocuklarını okula bırakırken yol kenarına park etmiş devasa siyah ve sarı dev yaratıkları görecekler. Sürücü ise 6 metre yukarıda oturuyor olacak. Eşsiz satış argümanı ise, sürücü koltuğunun 180 derece dönerek arkadaki çocuklarla yüz yüze gelmenizi sağlaması. SUV sürücüler, güçlü, maskülen tasarımları severler, bu yüzden ön tampon hidrolik kırıcı şeklinde tasarlanacak. 78 inç jantlarla hareket edecek, bu yüzden sürüş oldukça sert olacak.

PC World. Bu, internet jenerasyonları için otonom bir pod olacak. Parlak siyah bir plastikten yapılacak ve kullanım kılavuzu 12 parça ve 67 dilde gelecek. Kulağa güzel gelse de, boşalan cam suyunu doldurmanız gerektiğinde bunun kapalı bir bölüm olduğunu ve pazardaki hiçbir şeyle uyum sağlamadığını göreceksiniz. Bu yüzden PC World dolum için sizden 176 sterlin para isteyecek. İki yol sonra araç kullanılmaz hale gelecek ve onu çöpe atmak için yer arayacaksınız.

British Telecom. BT size kablolu internet ve eğlence paketiyle birlikte bir otomobil satacak. Ama sadece 36 aylık taahhütte Spor opsiyonunu, geniş bant ağını eklediğinde alabileceksiniz. Online indirim sizin taahhütünüzü 24 aya indirecek ama sadece sınırsız akıllı Hub paketini alırsanız ve sadakat kartına imza atarsanız. Daha sonra işinizden izin alarak aracın gelmesini bekleyeceksiniz. Bu gerçekleşmeyince 0900'lü yardım hattını arayacaksınız (dakikası 4 sterlin) ve üç gün boyunca sizi hatta bekletecekler. Beklerken hasta olacaksınız ve her şeyi iptal etmeyi deneyeceksiniz. Fakat bu sırada imzaladığınız anlaşmayla BT otomobilini gelecek 30 yıl kullanmak zorunda olduğunuzu göreceksiniz.

Bu tür değişiklikler, aslında pek de iyi olmayabilir. En iyisi Google ve Facebook gibi geleneksel otomobil üreticilerinin ürünlerine bağlı kalmak...

Editörümüz Mark, bu makaleyi PC World dizüstü bilgisayarında ve Ikea masasında yazdı.





# İngiliz efsanesi artık Türkiye'de



**YURTDIŞINDA OLDUKÇA** geniş bir hayran kitlesi barındıran ama ülkemizde uzun yıllardır distribütör eksikliğini hissettiren İngiliz spor otomobil efsanesi Lotus artık Türkiye'de. Ülkemize Royal Motors tarafından getirilen Lotus'un model gamı; Elise Sport, Elise 220 Sport, Elise Sprint, Exige 350 Sport ve Evora 400 modellerinden oluşuyor. Lotus, saf sürüş zevki arayan müşteriler için zengin bir model gamı sunuyor.

Colin Chapman tarafından yarış otomobilleri üretmek amacıyla 1952 yılında kurulan ve 1960 yılında ilk Formula 1 yarışını kazanan Lotus, 65 yıl sonra ülkemize merhaba dedi. İstanbul Caddebostan'da açılan showroomunda düzenlenen lansmanda Lotus Ortadoğu Bölge Müdürü Mr. Jonathan Stretton'da yer aldı. Stretton, "Royal

Motors Lotus'un bu bölgede büyümesinde atılan önemli ve büyük adımdır. Bizler Royal Motors ile çalışmaktan ve Lotus spor arabalarını Türkiye pazarında tanıtımından son derece memnuniyet duyuyoruz" dedi. Açılıшта konuşan Royal Motors'un Yönetim Kurulu Üyesi Hilal Aysal şunları söyledi; "Dünyaca bilinen marka Lotus'u bu pazarda temsil etmekten heyecan ve gurur duyuyoruz. Otomotiv endüstrisinde donanımlı bilgi birikimi ve tecrübemiz ile kendimizi kabul edilir müşteri memnuniyetine adadık. Bu yeni showroom Lotus'un Türkiye'ye dönüşünü göstererek Royal Motors'un ürünlerini teşhir ederek müşterilerimize en iyi kalitede destek vermeyi amaçlıyoruz. Hepimiz uzun vadeli ortaklık ve başarıdan umutluyuz."

**OĞUZ ÖZDEN**

## Araç sahibi olmanın en kolay yolu: WOWWO

Yeşil Holding tarafından hayata geçirilen Wowwo, araç sahibi olmak isteyenleri finanse ediyor. 14 bini aşkın araç portföyü ile Avrupa'nın en büyük araç stoğuna sahip olan sistem hâlihazırda 30 ilde binlerce üye galerisiyle hizmet ağını genişletiyor.

**G**ENİŞ ARAÇ PORTFÖYÜ ve hizmetleriyle mevcut anlayışa yepyeni bir model getiren ve "Türkiye'de ve dünyada ilk" olma özelliğini taşıyan Yeşil Holding kuruluşu wowwo.com, 1.500 bayi ve 14 bin araçlık dev bir sisteme dönüştü. Banka kredisi ve kefil gibi zahmetli ve zor süreçleri ortadan kaldırmasının yanı sıra "güvenilir 2. el araç" yaklaşımına da sahip Wowwo'da özel ekspertiz hizmetinden geçirilerek satışı tamamlanan araçlar, Wowwo garantisi ile satılıyor. Wowwo, araç sahibi olmak isteyenleri araçlarla bir araya getiren bir sistem. Wowwo, 2. el araçları %30 peşin, 36 ay vadeli, şirket bünyesinde senetle satarak araç sahibi olmayı hayal bile edemeyenlere önemli bir olanak tanıyor. Wowwo, kendi Showroom'larındaki araçları ve üye galerilerinin araçlarını wowwo.com internet sitesinde teşhir etmekte. wowwo.com'da 14.000'den fazla araç stoğu bulunuyor. Bu araçların %95'i üye galerilere ait. Dolayısıyla Wowwo, araç finansman maliyetine katlanmadan müşterilerine her marka ve model aracı sunabiliyor. Firmanın internet sitesi, günlük 50 binden fazla tekil ziyaretçi almakta. Wowwo sisteminin dünyada bir ilki teşkil ettiğini ifade eden Yeşil Holding Yönetim Kurulu Başkanı Engin Yeşil, sistemin Türkiye'ye bir başka ülkeden esinlenilerek getirilmediğini ifade etti. Engin Yeşil, "İlerleyen dönemlerde ABD ve diğer ülkeler Wowwo ile aynı formatta araç satışı hizmeti vermeye başlamayı planlıyor" vurgusunda bulundu. Türkiye'nin en köklü ve binlerce kişiye istihdam sağlayan dev Holdinglerinden biri olan Yeşil Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı Engin Yeşil ayrıca vatandaşların zorlu finansman koşulları nedeniyle hayallerine ulaşmakta zorlandıklarını belirtti. Senetle otomobil satışı yaparak bir ilki gerçekleştirdiklerini ifade eden Yeşil, "Senetle otomotiv satışı yaptığımız wowwo.com hızla büyüyor. 1948 yılından bu yana birçok ilke imza atmış olan Yeşil Holding olarak vatandaşlarımıza senetle araç satın alma fırsatı sunduk. Kısa sürede ulaşılan satış adetleri ve ciro, doğru bir adım attığımızın kanıtı. Öz sermayemizle halkımızın hayallerine ulaşmalarına yardımcı olabildiğimiz için gurur duyuyoruz. Bu modeli Yeşil GYO projelerinde de uygulamış ve başarılı olmuştuk. Wowwo.com ailesi bayileri ve müşterileriyle artık büyük bir aile ve bundan son derece memnunuz" dedi.









# US!

**Lamborghini, yıllar  
boyunca süren  
kararsızlığın ardından  
nihayet markanın değerini  
simgeleyen bir SUV ile  
karşımıza çıktı...**





Urus, ayırıcılar, hava kanalları, aero dinamik yapısı ile birlikte 300 km/s hıza ulaşabiliyor.



**Yeni Cayenne Turbo 100 km/s hıza 3.9 saniyede çıkıyor. Etkileyici ama Urus onu gölgede bırakıyor**



Sürüş pozisyonu bir SUV. Sürüş deneyimi bir süper spor





S

**ABAH 08:00.** İtalyan test pisti Nardo'dayız. Önümüzde üç adet üretim öncesi versiyonu Lamborghini Urus sıralanmış. 6.2 km'lik yol tutuş pistiyle başlayacağız, sonra off-road bölümüne geçiş yapıp, kum ve çamurdan geçeceğiz. Öğle yemeğinin ardından kukaların olduğu bölümde

sertlikler yapacağız, kalkış kontrolünü deneyeceğiz. Bu sıradan bir gün değil.

Urus yoğun kamuflajların ardından bile çarpıcı görünüyor. Hatta sefinden çok daha Lamborghini gibi görünen bir araç. Lambo SUV'unun önceki tek örneği LMoo2'ydi (sonraki sayfada görebilirsiniz). Ancak bu yeni araç Range Rover Sport SVO, BMW X6M, Mercedes G65 AMG, Jeep Grand Cherokee Trackhawk ve Porsche Cayenne Turbo gibi çok ciddi rakiplerin karşısına çıkacak.

VW Grubu'nun MLBevo platformunu kullanıyor (birçok Audi'ye altyapı olan platform) ve birçok parça üretilmeden önce gerçek bir Lamborghini gibi hissettirmesi için elden geçirildi. Zamanının çoğunu rüzgar tüneline geçirdi. Rüzgarı çok iyi kullanıyor ve bir NASCAR yarış otomobilinden daha fazla yere basma gücü üretebiliyor. Ar&Ge ekibi adaptif aerodinamiler eklemek yerine sabit spoiler, ayırıcı ve difüzör ekleyerek ağırlık tasarrufu sağladılar.

Kabinde altıgen hava kanalları dikkat çekiyor, karbonfiber ve deri de var. Corsa modunda grafikler kırmızıya bürünüyor.

Coupe tarzı akıcı tavana (opsiyonel olarak karbonfiber var) karşın bolca diz ve baş mesafesi var. fakat garip biçimde Lamborghini'nin sizi saran kabinlerine karşın standart koltukların yan destekleri yeterince iyi değil.

Başlangıç prosedürü her zamanki gibi. Kırmızı kapağı kaldırın, çalıştırma düğmesine basın, şanzımanı manuel moda kilitleyin ve aracın uçuşu için hazır olun. İlk tur son derece yavaştı. Herkes lastikleri, motoru ısıttı ve kendine olan güvenini artırdı. Sonrasında bayraklar indi ve zorlama, zorlama ve zorlama zamanı geldi. Ama çok fazla değil, henüz değil. Tüm



bu performansın ardından ön lastiklerin fazla ısınması, önden kaymayı artırıyor ve işi zorlaştırıyor. Bu yüzden apeksi geçmeyi bekliyoruz ve ardından araca yükleniyoruz. Bolca kuvvet var. 650 HP ve 850 Nm'den söz ediyoruz. Dijital hız göstergesi, dördüncü vitesle geçilen virajın ardından düzlüğün sonunda kolayca 250 km/s hıza çıkabiliyor. 4.0 litre V8 motor devirlenmeye çok istekli ve devir saati limitöre geldikten bir nanosaniye sonra kesiciye giriyor. Sekiz kademeli otomatik vitesin oranları çok güzel ama sportif modda bile diğer spor otomobillere göre daha sakin ve yavaş.

Urus, şef mühendis Maurizio Reggiani'nin söylemine göre "tamburo ergonomilerine" sahip ilk otomobil. Tamburo, davul demek. Bu, çalıştırma düğmesinin iki yanında yer alan yarı dairesel sürüş modunun şekline ve baterilerdeki her şeyin elin altında olmasına ithafen verilmiş bir isim. Sol taraftakilerde Strada, Sport, Corsa, Sabbia (kum), Terra (çakıl) ve Neve (kar) ayarları var. Sağ taraftaki davulda ise, Ego modu sürüşü kişiselleştirmeye yarıyor. Buradan aktarma organları, direksiyon ve süspansiyon ayarları yapmak mümkün. Güzel bir yerleşime sahip. Ayrıca sizi hoş bir biçimde karşılayan dokunmatik ekranı da görüyorsunuz. Geriye kalan düğmeler Q7 ve Cayenne'den izler taşıyor. Lamborghini ve Alman kuzenleri arasındaki en büyük fark, Bentayga ile paylaşılan artırılmış aks aralığı. Ancak Bentley'in amacı daha fazla kabin alanı yaratmakken, İtalyanlar bu farkı yüksek hızda denge için kullandı.

İlk değişim zamanı geldi. Sıralama hiç değişmiyor. Üç hızlı tur, bir soğutma turu, pitlere dönüş, araçların değişimi ve piste çıkış. Toplamda sadece dört saatimiz vardı ama bu saat 11:22 olduğunda düşük yakıt uyarısının gelmesi için yeterli oldu. Bu sabah üç kez, lastiklere müdahale yapılması da gerekti. Genel tavsiye gereksiz vites değişimi yapmamaktı. Urus sonuç olarak 2.2 tonluk bir araç ve her vites değişimi, akıcı torkta bir dalgalanma yapıyor. Geç frenlemede sorun yok ama çok geç frenleme yaptığınızda ön taraf kopmaya başlıyor. Viraj



Üretim öncesi bir versiyon kullanıyoruz: Bir çite çarpınca kamuflajın bir kısmı gitti





ortasında vites değişimi yaptığımızda, bir defasında apeksi kaçırarak çok geniş bir dönüş yaptık. Yine de bu konuda hiç şüphe yok: Bu, dört kapılı, dört koltuklu, yüksek tavanlı bir spor otomobil. Nardo'daki resmi tur zamanlarına bakarak da bunu anlayabilirsiniz. Yol tutuş pistinde Urus, her açıdan Huracan kadar hızlı.

Elbette bu başarı, şasi departmanının ekstra çalışması sayesinde geldi. Dört çeker sistem, Torsen merkezi diferansiyeli kullanıyor. Önden arkaya tork dağılımı yapılırken, mekanik diferansiyel kilidi soldan sağa dağılım yapıyor. Diğer bir ifadeyle, Cayenne'deki gibi frenlemeyle uyarılan tork vektör sistemi ve konvansiyonel merkezi kilit yok.

48 voltluk sistem, klimanın yanı sıra tamamen ayarlanabilen viraj denge çubuklarına da güç sağlıyor. Fiyat listesi içerisinde devasa 430 mm'lik karbon seramik diskler de var. Yüksek teknolojiye sahip adaptif havalı süspansiyonlar ve arka tekerlekten yönlendirme sistemi de bulunuyor. Maksimum direksiyon açısıyla, dönüş çapı 0.6 m daraldı. Ayrıca bu sistem, aks aralığının sanal olarak 30 cm artırılma etkisi yapıyor.

Şu an için motor ve donanım seviyesi seçeneği yok ama Çin pazarına V6 şarj edilebilir hibrit çalışmaları yapılıyor. Sonrasında daha hafif ve 700 HP'den fazla güç üreten Performante versiyonunu bekleyebiliriz.

Sabah saatlerinde 575 HP'lik BMW X6M de bize katılmıştı ve bunun bir karşılaştırma amacı da yoktu. Reggiani bunu, "bizim duygusal olarak referans aracımız" diye değerlendirmişti. Bu araç çok fazla gövde burulmasına sahipti, denge kontrol sistemi kapatıldığında çekiş problemleri kısa zamanda karşınıza çıkıyordu. İki tur sonra frenleri yorulmaya başlarken Lambo'lar çoktan uzaklaşıyorlardı. Haklısınız, yakında gelecek Cayenne Turbo S ile daha ciddi bir savaş yaşanacak ama Urus'un çok yönlü dinamiklerinin mağlup olduğunu hayal etmek bile zor. İlk set lastiklerle olsak da, Lamborghini geç frenleme yapmak konusunda bize güven veriyor. Aracı düzlüğe taşıyoruz, gaza sertçe basıyoruz ve muhteşem çekişin tadını çıkarıyoruz. Cayenne daha oynamaya müsait olabilir ama Urus son derece çevik ve oturaklı.

Destekleri yetersiz olan ve aşırı rahat sekiz ileri vites kutusundan başka eleştiriler var mı? Çok hızlı virajlarda rahatsız eden ön bölüm hareketi var, çok sert frenleri iyi

↑  
Süper otomobil bağlantılarını görmek mümkün. 0-100 km/s'yi 3.35 saniyede tamamladı.

→  
Lamborghini yılda 3500 adet satmayı ve toplam satışlarını ikiye katlamayı planlıyor.



## LAMBO BUNU NEDEN YILLAR ÖNCE YAPMADI?

Aslında yapmışlardı. Ama Urus, Lamborghini'nin önemli pazarlarda satılacak ilk SUV'u olacak.

Urus'un dört babası var: Ferdinand Piech, Ulrich Hackenberg, Stephan Winkelmann ve Rupert Stadler.

Piech (yakın zamana kadar VW Grubu'nun itici gücüydü), Lamborghini markasını zorladı. Hackenberg (eski Audi Ar&Ge şefi) projeyi zorladı. Winkelmann (10 yıl kadar Lambo patronu oldu) bunu kariyerindeki bir başka başarı olarak gördü. Stadler (Audi ve Lamborghini başkanı) birçok kez erteleme yaptı ama bu defa sonuçtan gurur duyuyordu.

Bunun gerçeğe dönüşmesi neredeyse 10 yıl aldı çünkü Lamborghini, yeni Miura, yeni Espada ve dört kapılı Estoque gibi alternatif projelerle uğraştı.

Aynı zamanda Urus için V10 ve hatta V12 motorları üzerine düşündüler. V8 motor ve 13 bin d/dak maksimum devri olan ünite bile düşünüldü. Ama sonuç olarak düşük ve orta devirde canlı olacak 4.0 litre çift turbo V8'e sahip oldu (hibrit versiyonda 2.9 litre V6 var).

1986-1993 arasında üretilen LM002 (sağda), firmanın Orta Doğu taleplerine bir kerelik yanıtıydı. Urus ise, büyüyen segmentte farklı bir konumda. Her zaman Ferrari ile mücadele eden marka, yeni SUV'uyla Nordschleife'da turladı bile.

Araç, Audi'nin bütçeleri serbest bırakmasıyla daha radikal de olabilirdi. Performans açısından Porsche Cayenne

Turbo S ve yeni gelecek BMW X6M ile yakın oranlarda. Ama daha fazlası da gelecek. Daha hızlı Performante, çok daha hızlı Competizione, daha köşeli Fuoristrada ve daha çevreci Elettrica.





Urus, şef mühendis Maurizio Reggiani'nin söylemine göre "tamburo ergonomilerine" sahip ilk araç



Ortadaki çalıştırma düğmesinin solunda sürüş modları var. Bunları sağdakilerle özelleştirebilirsiniz.





### Lamborghini Urus

- **Motor** 3996cc 32v çift turbo  
V8, 650 HP, 850 Nm
- **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
- **Şasi** Adaptif havalı süspansiyon, arka tekerlekten yönlendirme
- **Performans** 3.35 sn 0-100 km/s, 300 km/s (tahmini)
- **Ağırlık** 2200 kg
- **Satış tarihi** 2018



**Ben bir kahramanım!  
Durun. 180 derece döndüm  
ve yeşillerin arkasında  
gizlenmiş çitleri sıyırdım**



Dünyanın en rahat  
Grup B ralli otomobili mi?  
Neredeyse. Urus bu tür  
yollarda da hızlı.

ayarlamak gerek, hızlanma çok etkileyici değil, ergonomiler kötü ve egzoz sesi Corsa bize biraz çocukça geldi. Ayrıca 4.0 litre V8 motor, Lamborghini'nin karizmatik V10'ları kadar özel değil.

Urus'un birçok yeteneği var fakat öne çıkanlar sizi işin içine dahil eden yol tutuş ve saf spor otomobil tarzı performansı yeni seviyeye taşıması. Saf hız başka bir şey, bunu ulaşılabilir bir rahatlıkla sunmak başka bir şey. Özellikle de Urus'un hızlı gitmek için tüm yanlış bileşenlere sahip olduğu düşünüldüğünde: Uzun, yüksek ve ağır. Tüm bunlara rağmen yola bir semender gibi sarılıyor. Çok hızlı tepkiler veriyor ve inanılmaz bir kuvvetle yavaşlıyor. Hem de tüm bunları F16'dan beklenen bir okyanus gemisi misali yapıyor.

Nardo'nun off-road pistine de kolayca adapte oldu. Başa çıkılması gereken çok ciddi iniş-çıkışlar, derin çukurlar yoktu. Bir dizi kum ve çakılla başa çıkması şaşırtıcı olmadı.

Yine de eski bir yarışçı olarak şunları da eklemek gerek. Hala yol lastikleriyleyiz, ESC tamamen aktif ve sadece ilk üç vitesi kullanmama izin veriliyor. Bir Cayenne prototipi de buradan çok başarılı çıkmıştı ama Urus çok daha hızlı ve dengeli. Burası dar bir parkur ve yol tutuş seviyesi kum nedeniyle düşük. Ama bana tek bir direktif geliyor: Daha hızlı git!

Bunu daha komplike direktifler izliyor: "Keskin sol, birinci vites, yol tutuş virajın 3'te 2'sini aşınca iyileşiyor." Çok ürkek, çok yavaş, çok serttim. Yine denedim: "Üçüncü vites sağ, yavaş gir, hızlı çık. Bolca yol tutuş var." Daha iyi tempo açısından daha fazlası var: "ESC'yi kapatmalısın. Güven bana işe yarayacak. Bu otomobil çok yetenekli. Ellerinin altında hissedeceksin." Artık daha fazla patinaj ve arka tarafta daha fazla güç var. Kuyruk tarafıyla oynuyorum ve onu orada tutuyorum. Evet orada tutuyorum. Orada tutuyorum. Bingo!

"Öncelikle bir ritim tutturmalısın. Sonrası kendi kendine gelecek." Bu da pedallarla dans etmek, direksiyonla oynamak, vites aralıklarında dolaşmak anlamına geliyor. Ben bir kahramanım! Durun, durun. Şimdi 180 derece dönüyorum, yeşilliklerin arkasında gizlenen çitleri sıyıyorum.

Diğer yandan Yeni Cayenne Turbo 100 km/s hıza 3.9 saniyede çıkıyor. Maksimum hızı 288 km/s. Etkileyici rakamlar ama Urus onu gölgede bırakıyor. Resmi versiyon 3.7 saniye; dijital gösterge bunu 3.35 saniye olarak ölçmüş. Tamam burası Roma İmparatorluğunun en iyi yol tutan asfaltlarından biri olabilir ve havada kusursuz olabilir. Ama 3.35 saniye Huracan'dan bile daha hızlı; ayrıca Aventador sadece yarım saniye geride. Maksimum hızı en az 300 km/s. Aerodinamik verimlilik Filippo Perini'nin işi. Yer etkisi ise her hızda işinize yarıyor.

Lamborghini, yılda 3500 adet Urus satmayı planlıyor. Bu da markanın satışlarını ikiye katlamak demek. Ayrıca karlılık konusunda da bir patlama yaşanacak. Bazıları satış imajı anlamında katkı sağlayacağını düşünse de, Urus gerçekten görkemli bir otomobil. En azından Ferrari'nin SUV'u gelene kadar hiçbir SUV'un başaramadığını gerçekleştiriyor. Bunu da Lamborghini'nin coupe tarzı paketi içerisinde nadir bulunabilecek tempo ve çeviklikle gerçekleştiriyor.









# PORSCHE'YE GÖRE GELECEK BURADA.

## HAZIR MISINIZ?

Beyaz köşede Porsche'nin oldukça çekici görünen tamamen elektrikli Mission E coupe modeli var. Kırmızı köşede ise, benzinli 911 GT2 RS duruyor (tüm o 700 HP'lik gücüyle). Porsche'nin geleceği güvende mi? Tabii ki...





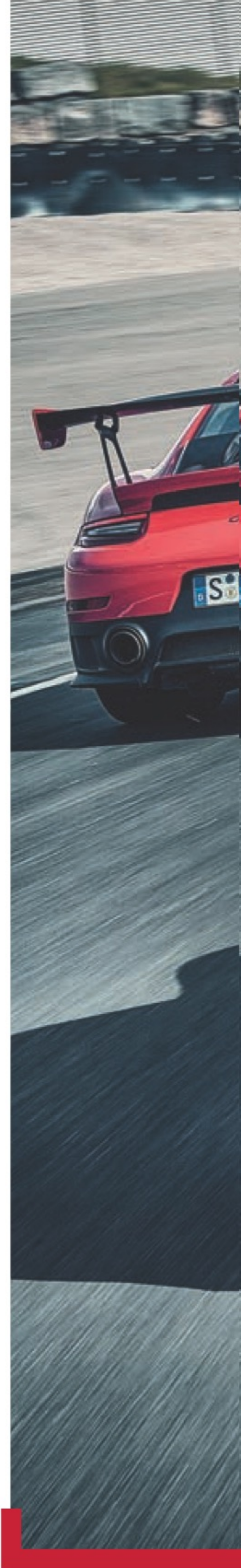
İçten yanmalı motorun çıkmasıyla ne kadar yer kazanıldığını asla tahmin edemezsiniz



Ortadan kilitli jantlar (önde 20 inç, arkada 21 inç) ve GT3 hava kanalları



Ciddi otomobiller ciddi bakışlar ister...



**P**ORSCHE'nin elektrikli geleceği birçok şey vaat ediyor. Mission E, diğer ismiyle proje J1, 2019'da üretime girecek. Üretildiğinde, 2015 Frankfurt fuarında gördüğümüz konsept pragmatik bir değişim geçirecek. Mesela göz alıcı intihar kapılarının yerine ortada geleneksel B sütunu olacak. Ayrıca kask takmak için yeterince yüksek bir baş mesafesi olacak ve aracı dar park alanlarında zorlanmamak için daha makul bir genişlikle üretecekler. Yine de temel şekil korunacak. Dört gözlü farlar, arka kısmı kaplayan stop lambaları, etkileyici ölçüleri ve uzay çağı kabini bunlar arasında.

911 GT2 RS'i tercih ederseniz, burada gördüğünüz her şey sizin oluyor ama bunun için pek fazla şansınız yok. Burada fotoğrafınızı gördüğünüz araç, 0001 üretim numarasına sahip. Bir test aracı olarak hayatına başlayan model, daha

sonra şanslı sahibine ulaşacaktır. Selefı gibi son RS'te de, sipariş listesi açıldıktan kısa bir süre sonra doldu. En agresif 911 genel olarak Avrupa'da seyrek görülüyor ve 600 adetle Kuzey Amerika iyi bir pay alıyor. Buradaki kırmızı ve siyah renkler, en nadir olan seçeneklerden biri çünkü 30 kg hafifleten ve 21 bin sterlin ağırlaştıran (roll cage almazsanız biraz daha ucuz) opsiyonel Weissach paketiyle donatılmış. Toplam fiyatı 228 bin 548 sterlin.

Her ne kadar GT2 RS ve Mission E karakter ve içerik anlamında tamamen karşıt olsalar da, her ikisinin DNA'sında maksimum sürüş keyfi vermek var. Voltlar, oktana mı karşı? Bir nevi öyle diyebiliriz. Sadece bu defa kaybeden olmayacak. Elektrikli tahrik, bir gün benzinli yatık altı silindirlinin yerini alacak ama sonraki 20 yıl için onları yan yana yaşayacaklar. Onları şarj edilebilir hibrit formuyla sık sık göreceğiz.

Performans açısından içten yanmalı motor, iki elektrikli





**HER NE KADAR GT2 RS VE MISSION E, KARAKTER  
VE İÇERİK ANLAMINDA TAMAMEN KARŞIT  
OLSALAR DA, HER İKİSİNİN DNASI DA ORTAK**



**SELEFİ GİBİ SON RS'TE DE,  
SİPARİŞ LİSTESİ  
AÇILDIKTAN KISA BİR  
SÜRE SONRA DOLDU.**

İşte bu lastikler  
GT2'nin 700  
HP'siyle başa  
çıkma zorunda



motoru az farkla alt ediyor. 0-100 km/s hızlanması 2.8 saniyeye karşı 3.4 saniye. Mission E, tahmini 2200 kg'lık ağırlığıyla zorluk yaşıyor. 1545 kg'lık 911, 340 km/s maksimum hıza erişiyor. Diğer yandan batarya koruması sebebiyle rakibi 250 km/s ile sınırlandırılmış. Ama burada bir sürpriz var: Mission E'nin üretim versiyonu RS'in fiyatının neredeyse üçte biri kadar olacak.

Weissach'ın Ar&Ge çalışanları, anlaşılır bir şekilde elektrikli bebeklerine korumacı yaklaşıyorlar. Onu kullanmak için yönetim kurulu üyelerinden izin almanız gerek. Burada özel bir ekip, yüksek voltaja sahip özel araç için görevli. Parlak bir cumartesi sabahı Mission E'e yaklaşıp havadaki gerilimi hissetmek mümkündü. Pist, hala yer yer nemliydi ve yarış çizgisinin etrafındaki lastik parçacıkları dikkatli olmamızı gerektiriyordu. Yolcu koltuğunda bir gözlemci olmadan şu ana kadar sadece üç kişi bu aracı kullandı. Ben dördüncü kişiyim. Yani padok alanında gülmekten kendini alamayan kişiden söz ediyoruz. Zaten benim dışımdaki kimsenin yüzü gülmüyordu...

Geçtiğimiz 24 ay içerisinde el yapımı metalik beyaz coupe 320 kilometre kadar yol yaptı. Bunların çoğu Portekiz'deki Portimao Pisti'nde gerçekleşti. Bataryalı elektrikli araç için tur zamanı mı? Proje mühendisi Michael Behr, "Neden olmasın?" diye yanıtlıyor. "Bu otomobil içten yanmalı motora sahip olmayabilir ama alçak ağırlık merkezinin, özel havalı süspansiyonların ve hassas direksiyonunun getirdiği harika bir sürüşe sahip. Asla yanılmayın, bu gerçek bir Porsche."

GT2 RS için herhangi bir referansa gerek yok. Arka tarafındaki devasa kanada, karbon fiber çamurluklara, ön spoilere bakarak onun standart 911'den daha farklı olduğunu kolayca anlayabilirsiniz. Bu arka kanat, yüksek hızda 340 kg yere basma gücü üretiyor. Ama siyah üzerine kırmızı renk teması ile öndeki üç büyük hava girişi, trafikte önünüzden çekilmeleri için daha fazla dikkat çekebilir.

Ağırkanlı sürücüler bile geldiğinizi duyacaklar. Sport Plus modunda ikili egzoz neredeyse hiçbir susturucu kullanılmadan çalışıyor gibi. Gece yolda ilerlerken ayağınızı gazdan çektiğinizde aynadan çıkan alevleri görebiliyorsunuz. En geniş gövdeli 911, kaslı gövdesinde, hava girişleri, ayırıcılar, etekler, hava çıkışları ve eğimler barındırıyor. Bunun amacı rüzgarla dost olmak ve aşırı ısıyı uzaklaştırmak.

Buna karşın tamamen elektrikli dört koltuklu araç neredeyse gözden kaçacak gibi duruyor. Önde 245/35 ZR21ve arkada 285/30 ZR22 P Zero lastikler var. 700 HP üreten arkadan itişli RS, daha da geniş lastiklere sahip ama jant çapı bu kadar ekstrem değil. Mission E, içeride beş yuvarlak elektronik gösterge, ortadaki büyük dokunmatik ekranın yanı sıra elektrikli kapılara, camlara ve koltuklara sahip. Bizim kullandığımız araçta bunlar fonksiyonel değildi ama tamamlandığında şık görüneceği kesin.

Konsept aracın kabininde çalışan tek şey, elektronik el freni ve küçük üç moda (geri, boş, ileri) sahip vites koluydu. Ambiyans geleneksel bir spor otomobilden daha çok iPad gibiydi ancak klasik lüks detaylar göze çarpıyordu. Kabin güzel deri, ahşap ve şık metal detaylarla tamamlanmış.

Dört koltukludan RS'e geçiş yapıyoruz. Burada elektrikli altyapının getirdiği genişliğe hoşça kal deme ve tamamen sürüş odaklı daha dar kokpite merhaba deme zamanı. Kullandığımız RS'te radyo veya klima yoktu. Manuel koltuk ayarlama sırt kısmı için bile değil. Ayrıca navigasyon ve ön konsolda Sport Chrono ekranı da yok. Bunlar sorun değil koltuklar sanki terzi yapımı gibi ve sizi güzelce sarıyor.



Bizden önce  
Mission E'yi sadece  
3 kişi kullandı



Burada sadece bir  
otomobil 'donut'  
çizebiliyor. Boş park  
alanlarının geleceği  
belirsiz...



Üç koltuk opsiyonu  
sunulacak: 18 farklı  
ayara sahip spor  
koltuklar, spor tek  
parça ve yarış koltukları





Oliver Blume

## Porsche'nin patronu Mission E'yi anlatıyor



### PORSCHE'NİN ELEKTRİKLİ STRATEJİSİ

"Bizim stratejimiz üç yönlü. 911 gibi safkan spor otomobil tutkunlarını memnun etmeye devam edeceğiz. Bu bizim DNA'mız. Aynı zamanda Panamera ve Cayenne gibi daha fazla hibrit yapacağız. Ayrıca Mission E gibi tamamen elektrikli araçlarımız olacak. Dünya değişiyor ve biz yerimizde sayamayız."

### FARKLI GÖVDE TİPLERİ GELEBİLİR

"Mission E'nin farklı versiyonları olacak mı? Mission E ile ilgili her şansı kullanabiliriz. İnce batarya, elektrikli kontroller ve direksiyon sistemleri. Bunlar başka gövdede değerlendirilebilir. Çok fazla opsiyon var. Şu anda düşünme aşamasındayız."

### ÜRETİM OTOMOBİLİ BÖYLE Mİ OLACAK?

"İki yıl önce Frankfurt'ta gösterilen tasarıma yakın bir şeyler istiyoruz. Bazı detaylar farklı olacak ama genel etkisi çok heyecan verecek. Tasarım artık sabitlendi. Hata yapmak istemiyoruz. Panamera'nın altında yer alacak ama fiyatları Panamera'ya yakın olacak."

### BİLİNDİK PORSCHE MODEL İSİMLERİNİ ALACAK MI?

"Mission E elektrikli araç için farklı güç çıkışları sunacağız. Peki S, GTS gibi isimleri görecek miyiz? Bunu söylemek için erken ama alışıldık Porsche isimlendirmesine sahip olacak."

### SIRADAKİ ELEKTRİKLİ PORSCHE NE OLACAK?

"En başta PPE (Premium Elektrikli Platform) mimarisini dört kapılı bir spor otomobilde kullanmak istiyoruz. Neden mi? Böylece müşterilerimizin nasıl tepki verdiğini göreceğiz. Sonra ne mi olacak? Henüz karar vermedik ama SUV segmenti muhtemel. Elektrikli Macan gibi bir model olabilir."





911'in ergonomileri harika ve ikincil kontroller de kusursuzca yerleştirilmiş. Yani bunları kullanırken kendinizi kör gibi hissetmiyorsunuz. Vites kulakçıkları soğuk metal yerine sıcak duran karbonfiberden yapılmış. Bu da Weissach paketinin bir parçası. Alcantara direksiyonun da tek bir fonksiyonu var; o da yönlendirme yapmak. Kabin mimarisi eski gibi düşünülebilir ama her şeyin tam olarak nerede olduğunu biliyorsunuz.

En agresif 911'de arka koltuklar yok fakat roll cage standart olarak geliyor (en hafif modelde titanyumdan yapılıyor). Mission E'de ise roll cage yerine arka çok konforlu koltuklar var. Elektrik coupe'nin akıcı tavanına karşın baş mesafesi ve oturma pozisyonu oldukça rahat.

Proje lideri Stefan Weckbach, "Dışında C segmenti sedan boyutlarında ve içinde neredeyse D segmenti kabini ölçülerinde" diyerek anlatıyor. "Görsel olarak otomobil 911'i farklı ölçüler ve oldukça iyi kabin genişliğiyle birleştiriyor. Yine de Mission E, Panamera'dan çok daha kompakt boyutlara sahip." Bizim prototipimizden farklı olarak üretim için Zuffenhausen fabrikasının kapasite artırımıyla yeni MSB platformu kullanılacak (bu aynı zamanda 3. jenerasyon Cayenne ve yeni Bentley Continental'de de kullanıldı). J1 projesinin yedi yıllık bir yaşamı olacak; 2023'te büyük bir makyaj ve batarya güncellemesi bekleniyor. İlk elektrikli Porsche'nin uyanmasıyla birlikte Audi ve Bentley'in bu tür modellerini de göreceğiz. 2026 ve 2027'de J1 tamamen yenilenecek ve tamamen elektrikli PPE (premium elektrikli

platformu) mimarisini kullanacak. Bunun maliyetini Porsche ve Audi karşılayacak.

Bu arada laptoplu bir adam hala Mission E üzerinde son testleri yapıyor; peki acaba bu arada GT2 RS ile oynayabilir miyim? Bazı değişikliklere karşın konsol tam bir 911. Motoru çalıştırdığınızda GT2 RS farkını gösteriyor. Direksiyon biraz daha kalın ve saat 12 pozisyonunda sarı bir bant var. Vites kolunun yolunda yer alan iki kırmızı çizgi daha önce 911R'de kullanılmıştı. Aynı zamanda torpido gözünün kapağında gümüş bir Weissach plakası var.

Aksiyon motorun çalışmasıyla başlıyor ve buna GT2 RS'in her hareketi eşlik ediyor. Rölantideki sesi, Sebastian Vettel'in kendi evinde gridde nefes aldığı gergin hali gibi. Vitesi sürüş moduna alarak başlıyoruz. Bu henüz bir başlangıç. En başta son derece sakin olmayı planlıyorum. En azından lastikleri çalışma aralığına getirmeliyim. 3 tur boyunca sakin sürüşle beraber 1972'lere dayanan Weissach Pistini tanıma şansını buldum. Uzun hali bile sadece 13 virajla kısa bir pist ama inişleri, çıkışları ve farklı yüzeyleriyle rollercoaster tarzıyla harika bir sürüş vaat ediyor.

Tüm rakamları biliyor olsam da en güçlü 911'in gaz pedalına basmak hala şok edici. Turbolar gürliyor, hırlıyor ve nefes alıyor. Uzun ve geniş kanadın altından güzel sesler geliyor. Yeni 3.8 litre motor çok ama çok özel. 7000 d/dak'da 700 HP üretiyor; önceki 3.6 litre motordan 80 HP fazlasına sahip. Aynı zamanda zirve tork 700 Nm'den 750 Nm'ye arttı; bunu 2500 d/dak'dan itibaren kullanabiliyorsunuz. Mo-



**GT2 RS YOLDA HİÇBİR ŞEYDEN VE KİMSEDEN KORKMUYOR. BUGATTI CHIRON ÇOK DAHA HIZLI OLABİLİR AMA DAR VİRAJLARDA ONUN KADAR OLAMAZ. FERRARI 812 SUPERFAST FAZLASIYLA AĞIR.**



LED'ler daha fazla tasarım özgürlüğü sağladı



torun tatlı noktası oldukça fazla. Hatta bir noktadan daha fazla diyebiliriz, çünkü 4500 d/dak genişliğinde. Muhteşem orta devir tepkilerine karşın son 1200 d/dak'da da hala bir şeyler bulabiliyorsunuz. Bu güç aralığını görmek için RS'in son Nürburgring rekor turunu internetten izleyebilirsiniz.

Oyunun en başında lastikler, frenler ve motor ısınmamıştı ama hızla birlikte sıcaklık arttıkça her şey daha iyiye gitti. Gürlemeler ve küremeler eşliğinde RS daha da canlandı. Daha sert kullanmak için heveslendirdi. Performans eğrisi normal hayatın üzerine çıktı ve ses gerçekten mutluluk vericiydi.

Kaçınılmaz bir biçimde böylesine yeni teknolojilerin katkısı var. Arka tekerlekten yönlendirme, aktif amortisörler (PASM) ve karbon

seramik frenleri örnek olarak sayabiliriz. Bu aynı zamanda su enjeksiyonuyla soğutma yapan sistemli motora sahip ilk Porsche yol otomobili. Emme hava sıcaklığı 50°C'yi aştığında sürücü tempolu gitmeye devam ettiğinde bu sistem beş litrelik tankını kullanıyor. Bununla birlikte her iki vites kulaklığını kendinize çekerek kısa bir süreliğine motor ve şanzıman arasındaki bağlantıyı kesiyorsunuz. Böylece önden arkaya yapılan ağırlık transferi önden kaymayı azaltıyor ve sizi belki de bariyerleri öpmekten çarpmaktan kurtarıyor. Bu aynı zamanda arka tarafın ağırlığını bozmak için de kullanılabilir. Böylece ralli tarzı çılgın dönüşler yapabilirsiniz. Süspansiyonlar ise kauçuk bağlantı elemanlarından tamamen yoksun gibi. Onların yerini daha hızlı ve çevik tepkiler için çelik mafsallar almış.

GT2 RS yolda hiçbir şeyden ve kimseden korkmuyor. Bugatti Chiron çok daha hızlı olabilir ama dar virajlarda onun kadar olamaz. Lamborghini Huracan Performante'yi kullanmak daha kolay ama onun kadar hızlı değil. Ferrari 812 Superfast ise daha ağır. Corvette Z06'nın çekiş konusunda eksik yanları var. Pagani ve Koenigsegg'ler burada daha iyi işler yapabilir ama hala toplamda Porsche'ler yine kazanan



Mission E'nin bilim kurgu filmi tarzına aldanmayın, Porsche onu satışa sunacak. Fiyatı ise GT2 RS'in üçte biri kadar olacak



Mission E'nin vites kolu bir Raleigh Chopper bisikletten alınma, ama kabinin diğer yanları tamamen lüks

oluyor. Çoğumuz için 500 HP'lik bir GT3 bile fazlasıyla iyi. Yada yeni gelecek GT3 RS... Bu araçta kendi hız hissinizi yeniden ayarlamalısınız. Frenleme noktalarını değiştirmeli ve limitlerinizi yeniden kestirmelisiniz. Neden mi? Çünkü en agresif 911 tüm hislerinizi değiştiriyor. Yakıt ekonomisi açısından ise, resmi rakamlara göre 12.7 lt/100 km'ye karşı 11.8 lt/100 km ile GT3'ü geride bırakıyor. İyi bir günde bunu başarabilirsiniz.

Weissach'ın doğası, minyatür bir Nordschleife gibi. Bu sayede dört Dunlop ultra yüksek performans lastiğini kolayca ısıtabiliyoruz. En başta ön taraf iki dar viraja girerken kaymaya meyilli gibiydi, ABS yazılımı ise erken müdahale ettiğini hissettiriyordu. Daha cesur bir adam olup elektronik güvenlik ağını kapattıktan sonra arka taraf çıkışlarda daha fazla katkı yapmaya başladı. Bu sırada sıcaklıklar da artıyordu. Sonunda maksimum yol tutuşu elde ettik. Denge çok güzel ve hassastı. Otomobil ve sürücü farklı enstrümanlar olabilirler ama aynı müzik içerisinde, aynı tonda çalışıyorlar. Her şey uyum içerisinde. Harika bir his var ve size güven veriyor. 700 HP gücü arkadan itişli sürüşle doğal bir biçimde kullanıyorsunuz.

Artık daha geç fren yapıyorum. Apekte daha yakınlara

şıyorum, gaz pedalına daha yakın yüklenebiliyorum. Hız artıyor, lastikler ve frenler daha sıkı çalışıyor. Bariyerlere daha fazla yaklaşabiliyorum. Süper hızlı gelişimin sırrı, torkun kendi işini yapmasına izin vermek. Devri yüksek tutmak ve PSM elektroniklerine güvenmek önemli. Böylece istikrarlı biçimde virajdan çıkabiliyorsunuz.

Aynı zamanda direksiyonu sıkıca tutuyoruz çünkü boyalı kerblerin üzerinden geçerken aracı yolda tutmak gerek. En büyük zorluklardan biri son virajın ardından ilk virajdaki hızla baş edebilmek. Çünkü göz açıp kapayıncaya kadar 270 km/s hıza çıktık. Burada bazı kukaları devirdim. Sonra gördüğüm şey ise bir bayrak ve üç endişeli yüzdü...

Kalp atışlarım normale döndükten sonra gözümü tekrar merakla ve endişeyle Mission E'ye diktim. Stefan Weckbach, "Basit. Spor otomobillerimizi beğeniyorsanız, Mission E'nin sürüşünü çok seveceksiniz" diyor. Ona inanmayı çok isterim. Zaten Mission E konsepti bu yönde izlenimler veriyor. Porsche yol testlerine Panamera bazlı prototiplerle başladı. Her ne kadar konsept her anlamda fonksiyonel olmasa da, temel olarak oldukça başarılı. Direksiyon keskin, süspansiyon kontrolleri güven verici, lastikler iyi yol tutuyor, frenler oldukça başarılı ve aracın elektrikli motoru tek başına sizi 120 km/s hıza ulaştırabiliyor. Bu konuda hiç şüphe yok: Porsche'nin ilk elektrikli aracı sürüş keyfinden ödün vermiyor. Porsche'nin 105 kWh'lık Tesla Model S'ten daha iyi bir sürüş deneyimi hedeflediğini düşündüğümüzde bu şaşırtıcı değil. Ancak bunu yapmak kolay olmasa gerek çünkü bataryalar ve motorlar aşırı ısınmamalı. Soğutma

Egzozlar havalı ve gürültülü





## PORSCHE GT2 RS

- > **Fiyat** £207,506
- > **Motor** 3800cc 24v çift turbo yatık altı, 700 HP @ 7000 d/dak, 750 Nm @ 2500 d/dak
- > **Aktarma** 7 ileri PDK otomatik, arkadan itişli sürüş
- > **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu, adaptif
- > **Performans** 2.8 sn 0-100 km/s, 340 km/s, 11.8 lt/100 km, 269 g/km CO2
- > **Ağırlık** 1545 kg
- > **Satış tarihi** Şimdi

## PORSCHE MISSION E

- > **Fiyat** £68,000 (tahmini)
- > **Motor** Çift e-motor, 400 HP (Carrera), 530 HP (Carrera S) veya 670 HP (Turbo) (hepsi tahmini)
- > **Aktarma** Çift kademe, dört çeker sürüş
- > **Süspansiyon** Aktif, havalı amortisör
- > **Performans** 3.5 sn altı 0-100 km/s, 250 km/s+, 500 km menzil, 0 g/km CO2, 15 dakika şarjla 400 km menzil
- > **Ağırlık** 2200 kg (tahmini)
- > **Satış tarihi** Eylül 2019

GT2 rakamlarda önde. Ama burada yavaş otomobil yok

her defasında sorunsuz bir biçimde gerçekleştirilmeli ve yüksek hızda yapılan sürüşler menzili önemli ölçüde azaltmamalı. Weckbach, "Bu, elektrikli araçlar arasındaki bir Porsche" diye anlatmaya devam ediyor. "Bizim felsefesimizi yansıtıyor. Arkaya meyilli torkuyla dinamik açıdan duygulara hitap ediyor. Alçak ağırlık merkezi, arka tekerlekten yönlendirme ve aktif viraj denge çubuklarıyla sonucu hayal etmek zor olmamalı."

Bu bilgiler ışığında Porsche ürün gamıyla bağlantılı üç farklı model çıkarmayı düşünüyor: Carrera, 300kW (veya 400 HP); Carrera S, 400kW (530 HP) ve 500kW (670 HP) Turbo. Dört çeker sürüş en başta standart olacak ama daha sonra giriş seviyesi arkadan itişli versiyonu da görebiliriz. Önden sürüş modülü, 200 HP ve 300 Nm daha fazlası demek. Ani hızlanmalarda 440 Nm'ye kadar zorlayabileceği iddia ediliyor.

Arkadan itiş ünitesi için iki farklı rakam üzerinde çalışılıyor. Baz motor olarak 375 HP ve 340 Nm; performans

versiyonu ise 450 HP ve 550 Nm civarlarında olacak. İki kademelı aktarma, tam gazda vites yükseltmelere izin veriyor. Elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı arka diferansiyel bir opsiyon olarak sunulacak. Mission E hiçbir zaman maksimum hız kahramanı olmayacak. Bunun yerine hızı, tempoyu, konforu ve karizmayı harmanlayacak. Minimum ses ile maksimum tepki verecek. 450 km gibi bir menzili olacak ve yüzde 80 şarjı 10 dakika civarında gerçekleştirecek.

Bu özelliklere erişmesi için enerji hücrelerinin 800 volt ile pompalanması gerek (minimum 400 volt). Ne yazık ki Avrupa'da 2020'deki 400 şarj noktası planı hala bebeklik aşamasında. 2019 Audi e-tron C-BEV'den farklı olarak, Mission E senkron motorlara güveniyor. Üstün performansı, düşük ağırlık ve boyutlarla karşılıyor.

Tek dezavantajı ise çok pahalı olması. Ama bunu zaten Porsche müşterileri karşılayabilir. Maliyetlerden konu açılmışken Mission E'nin, Cayenne ve Panamera arasında fiyata sahip olacağını ve Tesla Model S'ten sadece az farklı pahalı olacağını söyleyebiliriz. Porsche'nin ilk hedefi yılda 20 bin üretimdi, ama bu alışılmadık pazarda buna 10 bin adet daha eklenmesi gündemde.

Böyle başka bir günümüz olmayabilir ama Weissach bu tarz araçlardan daha fazla üretecek. Mission E'nin üretim versiyonunun ardından 929 tarzı iki kapılı elektrikli coupe ve tamamen elektrikli Macan gelecek.

911'in evinden GT3 RS ve son 991'in Speedster versiyonu gelecek; ardından gelecek yıl tamamen yeni 992 çıkacak. Bunu hibrit güç ünitesiyle tamamlayacaklar. Hiç şüphe yok ki Porsche'nin geleceği şu anda başladı.

700 HP ürettiğiniz zaman bolca hava girişi gerekli







# Bir GT2 RS, iki GT3 eder mi?

Chris Chilton

**SILVERSTONE**, Ekim ayı. Soğuk. Nemli. Avuç içlerim de öyle. 700 HP arkadan itişli 911, bir kremden daha pürüzsüz olan oluksuz lastiklere sahip. Tek parça spor koltuklara kendimi bırakıyorum. Aklımda iki önemli rakam var. Biri 6 dakika 47 saniyelik Nürburgring Nordschleife tur zamanı. Diğeri ise 208 bin sterlinlik fiyatı. GT3, bu zamanı elde etme açısından benim içim ne kadar ulaşılabilir? His açısından iki tane GT2 edecek kadar değerli mi? Kesinlikle farkı hissettiriyor. GT3 ile son dönemde çok vakit geçirdim ama RS iletişim ve hassasiyet konusunda GT3'ün Series 1 Land Rover tarzı

kutu gibi hissettiriyor. Elbette çok hızlı ve inanılmaz. Silverstone'da daha hızlı otomobillerin bile yavaş hissettirmesine yol açıyor. Ama bu pek de yavaş değil. Pist günlerinde Chapel'de Hangar düzlüğüne temiz bir geçiş yapamamak da çok hızlıydık. Stowe öncesi frenlemeye kadar neredeyse 260 km/s'ye ulaşmıştık. Yine de bu hızlar şaşırtıcı değil. Asıl şaşırtıcı olanı RS'in ne kadar uysal olduğu. GT2 her zaman özeldir ve belki de bu yanılgı 996 günlerinden kalma: Çekiş kontrolsüz ve büyük torklar. Yine de bu GT2 tamamen tahmin

edilebilir. Yavaş virajlarda çok zorlarsanız biraz önden kayma oluyor. Ama onunla istediğiniz gibi oynayabiliyorsunuz. Çekiş muazzam ve ESP sizi keskin noktalardan nazikçe alıyor. Normal yolda da his ve tepkilerde artış var. Daha fazla ses ve titreşim bulunuyor. Yine de onunla her yere gidebilirsiniz. Nispeten büyük camı ve bagajıyla 911 Carrera tarzını devam ettiriyor. Ama bu araç, kısa mesafelerde en çok keyif alacağınız türden. Eğer daha uzun yollardaki efsanevi tatları arıyorsanız, çok yönlülüğü daha fazla olan ve çok daha ucuz olan GT3'ü tercih edebilirsiniz.

**ASIL ŞAŞIRTICI OLAN HIZLAR DEĞİL  
RS'İN NE KADAR UYSAL OLDUĞU**





# GÜZEL & ÇİRKİN



Artık tüm SUV'lar daha çekici olabilir ama tek bir hedefleri var: Macan'ı devirmek. Bunu başarabilecek misin Velar?







**K**ONSEPTTEN ÜRETİME DÖNEN Velar üretim otomobili bir konsept araç gibi görünüyor. Kırsal kesimde yaşayanlar için 4x4 özellikleri ve aynı zamanda şehirde yaşayanlar için yola yatkın bir SUV. Fonksiyonellikten modaya, Avrupai tarzdan Şanghay'a...

Range Rover'ın ve markanın evrimi, SUV dünyasına da ışık tutuyor. İlk 1970 Range Rover, aynı zamanda ilk modern SUV'du. Hem arazide hem de otoyolda iyiydi. Daha önce de, hem yol hem de arazi için tasarlanmış büyük Amerikan 4x4'leri olmuştu. Ama onlar her iki durum için de o kadar iyi değillerdi.

Bu ilk Range Rover büyük, sağlam, yakışıklı ve çok yönlü bir yaratıktı. Şef mühendis Spen King bu aracı kesinlikle bugünkü pazarlamacıların klişesi haline gelecek şekilde bir lüks otomobil veya 'premium' olarak düşünmemiştir.

Bu araç giderek evrimleşti. Sonunda Range Rover her yere gidebilecek bir yönetici otomobili gibi oldu. İşte SUV böyle doğmuştu. Rakipler bunu kopyaladı. Bazı markalar bu konuda trajedi yaşadılar.

Şu anda otomobil dünyasında SUV'lar en hızlı büyüyen segment. Bu tuhaflık her yere yayılırken kullanıcı tabanı genişledi. Artık sinirli sürücülerden, aile babasına ve korumacı davranan annelere kadar herkes tarafından tercih ediliyor. Bu maço eğilimlerin boyutları da önemli. Kullanıcıları koruyucu bir tarza sahip olduğu konusunda ikna ediyor.

Muhtemelen en üzücü olanı ise, onların spor otomobillerin yerini alması; özellikle de Rusya ve Çin gibi pazarlarda. Genç kullanıcılar, artık geniş lastikli spor otomobiller yerine büyük SUV'larla ilgileniyorlar. Yatık altı silindirli





911 değil de, çift turbo Cayenne modeline bakıyorlar.

Bu Pazar patlama yaşarken, sunulan modeller de arttı. Oyuncak gibi duran Suzuki tarzı araçlardan sağlam Toyota'lara, maço Mercedes'lerden sanatsal Maserati'lere, lüks Porsche'lerden büyük BMW'lere, Q2'lere ve Qashqai'lere kadar çok fazla çeşit var. Pahalı Bentley'ler ve büyük Jaguar'ları da görüyoruz. Ayrıca böyle bir geçmişi olan Jeep ve Land Rover bile daha fazla çeşitlilik sunuyorlar. Muhtemelen selfie çubuğunu bulanlar gibi, nasıl bir şey başlattıklarına kendileri bile inanmıyor.

SUV'lar artık tüm şekillerde ve boyutlarda karşımıza çıkıyorlar, fakat iki tanesi bizim için çok özel. Porsche Macan GTS, bugünkü 911 ile aynı kırmızı rengi taşıyor. Yakın bağları olan Macan Turbo'yu hariç tutarsak, muhtemelen en sportif SUV. Birçok açıdan hızlı SUV'dan daha çok daha

şişirilmiş bir hızlı hatchback gibi düşünülebilir. Yine de Porsche onu Sportif Amaçlı Araç olarak görüyor. İçerisi geniş, çok yönlü ve konforlu. Dört çeker spor otomobil olduğu kadar 4x4 bir aile otomobili.

Diğer yanda ise yeni Range Rover Velar var. Land Rover'ın en yol odaklı SUV'u aynı zamanda en havalı olanı. Aşırı beslemeye sahip benzinli 375 HP V6 motoru, Porsche ile mücadele edebilecek seviyede. Maksimum hızı 250 km/s ve 100 km/s hıza çıkması için 5.7 saniye yeterli.

Birçok açıdan oldukça dikkat çeken ve nefes kesici derecede yakışıklı bir araç. Tasarım patronu Gerry McGovern, muhtemelen dünyanın en saygı duyulan SUV tasarımcısı ve bu da onun ustalık eseri. Gerry anarokları, kamp yapmayı, uyku tulumunu veya bu tarz şeyleri sevmiyor. Velar ise global bir macerada kullanılmak üzere tasarlanmadı. Gerry

Velar, Land Rover'ın şimdiye kadar ürettiği en yol odaklı modeli oldu



911'den ziyade SUV'lar bazı pazarlarda spor otomobillerin yerini almaya başladı





## Porsche görünüşünün altındakilerle etkiliyor, Velar ise görünüşüyle

McGovern'ın Range Rover'ı, şehirli ve cazibeli.

Tasarımı oldukça temiz. Kapı kolları dahil her şey akıcı. Duruşu da mükemmel. Evoque'dan daha büyük ve Range Rover Sport'tan daha küçük. Macan'a göre 100 mm daha uzun olsa da benzer ağırlıkları var. Bunu Jaguar - Land Rover'ın ayırıcı özelliği olan alüminyum mimari sayesinde başardılar.

Otomobil kilitli olmadığında kapı kolları ileriye çıkıyor ve kapılar kapandığında tekrar nazikçe içeriye giriyor. İçeride tasarım dıştaki gibi düzenli. Çok fonksiyonlu döner düğmelerin dışında tüm önemli kontroller iki dokunmatik

ekrana yerleştirilmiş. Alçak olanı, orta konsolla birlikte tasarlanırken, üstteki ise sürüş sırasında daha rahat etmenizi sağlıyor. Burada kullanıcıları cezbedecek çok detay var.

Çift ekran farklı fonksiyonları da getiriyor. Radyo, klima, telefon ve navigasyonun yanı sıra g-metre, kronometre gibi özellikler de var. Maksimum sportiflik için kask ikonuna basarak kişisel ayarlarınızı yapabilirsiniz. Böylece Velar'ın mekaniklerini, direksiyon, gaz, vites geçişi ve süspansiyon keskinliğini değiştirebilirsiniz.



**Velar bir konsept araç gibi dikkat çekiyor; Macan ise sürüşüyle öne çıkıyor**

Aynı zamanda Eco, Comfort modlarının yanı sıra Land Rover Terrain Response sisteminin alışıldık seçenekleri var (kum, çamur, çakıl, kar gibi).

Velar bir yol otomobili olsa da, ciddi arazi potansiyeline de sahip. Land Rover'ı diğer SUV rakiplerinden ayıran ana özellik de bu. Dokunmatik ekran menüsünün derinliklerinde Düşük Yol Tutuş Kalkış Kontrolü ayarını bile bulduk. Yine de birçok Velar, şehir içindeki havalı mekanlarda görünecektir. Aracımızın havalı süspansiyonu ise, kayalıklarla daha iyi baş edebilmek için aracı yükseltebiliyor.

Yüksek çözünürlüklü dokunmatik ekranların işçiliği çok güzel. Güzel bir deri, piyano siyahı ahşap, süet etkisi olan Alcantara ve karbon detaylarla uyum içinde. Ancak herhangi bir Apple ürününden yada Volvo'nun, Tesla'nın büyük ekranlarına göre daha az sezgisel. Aynı zamanda istenmeyen parmak izleri de kolayca ortaya çıkıyor. Ayrıca Apple CarPlay'den yoksun olması da bir eksiklik.

Sürücünün önünde de elektronik sistemler yer alıyor. Yüksek çözünürlüklü TFT, memnun edici. Baş üstü gösterge ise önemli bilgileri sürücü için cama yansıtıyor.

Ön koltuk konforu harika ve arka diz mesafesi üç kişi için idare eder. Bizim aracımızda arka koltukların sırt kısmı elektrikli olarak ayarlanabiliyordu. Aynı motoru giriş seviyesi versiyonla daha ucuza almak mümkün. Diğer yandan yine aynı motorlu Range Rover Sport'un da daha uygun bir fiyatı olduğunu belirtelim.

Kabin bir eleştiri dışında başarılı. Kabinin alt tarafındaki koltuk temelleri, zemin kaplaması ve kapı cepleri sert, düşük kaliteye sahip plastikten yapılmış. Bunu ucuz bir Dacia'da bekleyebilirsiniz, ama Range Rover'da değil.

İkili test için Telford'da buluştuk. Burası, ismini demiryolu mühendisi Thomas Telford'dan alıyor. Kendisi sanayi devriminin başlamasına katkı sağlamıştı. Macan parlak kırmızı boyasıyla Velar'dan daha alçak ve daha dar görünüyor. Gövdesi mekaniklerini güzelce sarmış. Yine de Porsche'yi gövdesinin altındakiler için alıyorsunuz. Velar'ı ise gövdesi için.

Macan en azından bana göre daha çirkin büyük kardeşi kadar olmasa da yakışıklı bir otomobil değil. Tüm Porsche'lerde olduğu gibi tasarım 911'den izler taşıyor. Akıcı ön kanattan, ön-arka farlara ve yuvarlak kalçaya kadar bunları görebilirsiniz. 911 tarzını görmek mümkün. Ne var ki bu tasarım dili sadece 911'de işe yarıyor. Cayenne ve (daha az olsa da) Macan tahta bacaklara sahip 911 gibi. Panamera ise, rafta çok beklemiş uzatılmış bir 911 gibi. İçeride ise bu tarz daha fazla çalışmış gibi. Kullandığımız araçta ortada kırmızı bir takometre vardı. Göstergeler analog ve doğal. Güzel siyah Alcantara kaplı direksiyon simidi var. Sürüş pozisyonu da harika. Vites kulakçıkları gerçekten metal hissine sahip (Velar'ınki ise ince plastik gibi hissettiriyor).

Macan'da, Velar'ın minimalist kabininden farklı olarak

Baz Macan'da siyah kaliperler var. S'te gümüş. GTS ve Turbo'da kırmızı. Donanım ise aynı







Velar'da iki ekran var; cama bilgi yansıtan HUD opsiyonel



GTS'te hiçbir şey sanal değil; göstergeler de analog







Macan'ın sürüşü  
daha iyi, Velar  
ise çok havalı

Velar, Macan'a  
göre biraz daha  
uzun, geniş ve  
yüksek; ayrıca  
daha hafif







orta konsol dik ve geniş. Ön koltuk ısıtmasından, spor süspansiyonlara, ekstra egzoz sesinden çekiş kontrolünü kapamaya kadar her şey için bir düğme bulunuyor. Bu kadar düğmenin yanında dokunmatik ekran neredeyse önemsiz kalıyor. Grafikleri ise, Velar'inkinden daha zayıf. Range Rover, bağlantı sistemleri ve modern elektronik özellikler açısından da Porsche'nin bir jenerasyon önünde. Almanlar karşısında uzun zamandır bir İngiliz otomobili için bunu söylememiştik. Bunu Jaguar - Land Rover ürünleri gelmeden önce söylemek mümkün değildi. Macan CD çalara sahip ve o dönemde kaldığını gösteriyor.

Macan'ın koltukları sizi iyi sarıyor ve tutuyor. Spor tarzı olduğu için konfordan daha çok size yan destekler sağlıyor. 100 mm veya daha fazla uzunluğu olmasına karşın arka koltukta fark edilir bir genişlik yok. Hatta Velar'ın arka koltukları büyük bir fark olmasa da daha geniş. Bagajı da daha büyük. Bu önemliyse, Velar almanız gerek. Her iki aracın da arka koltukları 40:20:40 oranında katlanıyor.

Her iki araç da Telford'da buluşuyor. Londra'dan buraya

## Macan dünyadaki en iyi sürüşe sahip SUV. GTS gerçekten eğlenceli

Macan ile geldim. Meslektaşım ise Peterborough'dan buraya Velar ile geldi. İlk yorumu; "Hızlı, kullanması rahatlatıcı ve görünüşü harika" oldu. Macan için ise şunu söyleyebiliriz: "Hızlı, sürüşü heyecan verici ve dikkat çekiyor."

Galler sınırı yakınlarındaki bir benzin istasyonuna kadar Macan ile devam ettim. Bundan sonrasında Galler'in derinliklerinde Snowdonia'nın virajlı yollarında sürüş yapacağız. Burada harika köyler var ve sonrasında öğle yemeği yiyeceğimiz Bala'ya gideceğiz. Süper spor otomobillere uygun olan ve daha önceden bildiğimiz virajlı yollarda olacağız. Eğlenceyi sadece koyunlar ve hız limitleri bölebilir. Hatta 4x4 özellikleri görecektir çamurlu bir alan için bile zaman bulduk (Velar 1, Macan 0).

Tamamen dolu ve zorlu bir günde Macan ve Velar arasında değişerek sürüşler yaptık. Sürüş keyfi önceliğinizde Porsche istediğiniz anahtar olmalı. Macan dünyanın en iyi sürüşe sahip SUV'u. GTS de oldukça eğlenceli. 355 HP çift turbo 3.0 litre benzinli V6 motoru, yedi ileri PDK şanzımanla eşleştirilmiş. Velar'dan 20 HP ve bir vites oranı daha azına sahip olsa da, asla eksiklik hissetmiyorsunuz. Her zaman çabuk hızlanıyor ve canlı. Ekstra torkun da katkısı var.

Virajlı yollarda Macan daha oturaklı. Zorlama konusunda size güven veriyor. Daha iyi geri bildiririm, daha güzel frenler, keskin vites geçişleri, daha iyi gaz tepkileri ve direksiyonu var. Aman tanrım! Neredeyse 911 kadar iyi. Sadece daha yük-



Macan, daha az güce sahipti ama bunu hissettirmede

## Büyük sorular Range Rover Velar



### Yol dışında da iyi mi?

Gerçek bir Range Rover kadar değil ama sizi Macan'ın götüremeyeceği yerlere taşıyabilir. Su geçiş yüksekliği Macan'ın iki katı.



### Ekran testini geçiyor mu?

İki güzel yüksek çözünürlüklü ekran, birçok özellik, havalı grafikler ve ayarlanabilirlik... Kolayca parmak izi bırakması üzücü. Ayrıca Apple CarPlay yok.



### Çok yönlülük açısından nasıl?

Daha iyi Land'lar vardı fakat büyük yeni Disco bu kadar güzel görünmüyor. Arka diz mesafesi hayal kırıklığı yaratsa da bagajı büyük.



### Bir meyve olsaydı ne olurdu?

Yıldız meyvesi. Egzotik, güzel ve doğal. Genel olarak lezzetli ama zaman zaman biraz ekşi. Ekstra hazırlanma zamanı gerektiriyor.



sekte sürüş yapıyor gibisiniz. Yine de bulutlara değil aksiyona daha yakın olmak istiyorsunuz. Tavanına binip bir 911 kullanmak gibi.

Buna karşın Velar bir SUV gibi hissettiriyor. Daha yüksek, daha ağır, daha yumuşak ve daha fazla burulma var. Tüm SUV'lar büyük ve ağırdır; bu orta ölçekli SUV neredeyse 1.9 ton. Yine de döner düğmeden Sport moduna geldiğinizde böyle virajlı yollarda eğlence bulmanız mümkün. V6 motoru istekli ama sesi Porsche'ninki kadar etkileyici değil. Süspansiyonlar yüksek hızda kusurları absorbe ederek hayli iyi bir iş çıkarıyor. Sonuç olarak sportiflikten çok SUV gibi hissettiriyor.

Düşük hızlarda bile Macan'ın sürüşü daha iyi. İletişimi daha iyi, daha keskin. 20 inç jantlarla sürüşü daha iyi. Sport modunda bile Macan'ın akıcı bir tarzı var. Hiçbir SUV bundan daha iyisini yapamaz.

Velar'ın sürüşü hayal kırıklığı yaratıyor. Havalı süspansiyonlar, 21 inç jantlarla düşük hızda biraz sarsıntılı. Yüksek hızda da bazen istikrarsız oluyor (özellikle de çok zorladığınızda). Range Rover yada Range Rover Sport gibi akıcı değil. 22 inç'lerle daha da kötü olmalı. Velar'ı seçerseniz konsept araç tarzı jantlardan uzak durarak küçüklere yönelin.

Sürüş konusunda Porsche açık bir kazanan. Macan daha konforlu, üstün ve daha yüksek kaliteye sahip. Velar, özellikle alt bölümlerde kullandığı sert plastikle dikkat çekerken Macan yumuşak malzemeler kullanıyor. Dayanıklılık konusunda da iddialı olacağını düşünüyoruz.

Fakat Macan ve Velar'ı sadece plastik kalitesi veya dinamikleriyle sınamak doğru mu? Elbette hayır! Velar çok daha dikkat çekici ve daha kullanışlı. Komşunuz ve diğer sürücüler size daha dikkatli bakacak!..

Kabini de inanılmaz. Burada vakit geçirmek çok özel ve tüm zamanların en iyilerinden biri. Bagajı da dahil edersek Macan'dan daha geniş. Daha fazla bağlantı sistemi var. Hızlı gidiyor. Sürüşü de kötü değil. Dokunmatik ekran özelliklerini saatlerce anlatabilirsiniz. Porsche'nin eski moda hissettirdiği birçok noktada modern bir SUV olduğunu gösteriyor (editörümüz yine Macan'daki CD çaları, eski disklerini dinleyebileceği için sevdi). Peki hangisini seçmeli? Macan istekli sürücüler, Velar tasarım ve fonksiyonelliği öncelik verenler için mi? Bu mantıklı bir sonuç olabilir. Kişisel olarak ben Macan alırdım. Sürüşü daha iyi. Hızlı veya yavaş gitmeniz fark etmez...

Velar da sizin ilginizi çekebilir. 2.0 litre turbo motor ihtiyacınız olan her şeyi sunuyor. Farklı tarza sahip bir otomobil arıyorsanız onu seçin. Ama bazıları için çift turbo V6 ile tamamlanan Macan GTS daha keyifli gelecektir. Trafik dağıldığında, yol açıldığında ve virajlar gelmeye başladığında Porsche'yi seçtiğiniz için gurur duyacaksınız.

## Büyük sorular Porsche Macan



### Yol dışında da iyi mi?

Dört çeker olsa da oldukça yol odaklı. Ama off-road ayarları ve aracı 135 mm yükselten havalı süspansiyonları var.



### Ekran testini geçiyor mu?

Ekran küçük ve düşük çözünürlüğe sahip. Grafikler de çok güzel değil. Ama Velar'dan farklı olarak Apple CarPlay ve birçok eski moda düğme var.



### Çok yönlülük açısından nasıl?

Arka koltuk alanı oldukça iyi ve 500 litrelik bagaj alanı, Mondeo'yu yakalıyor (koltuklar katlandığında 1500 lt oluyor).



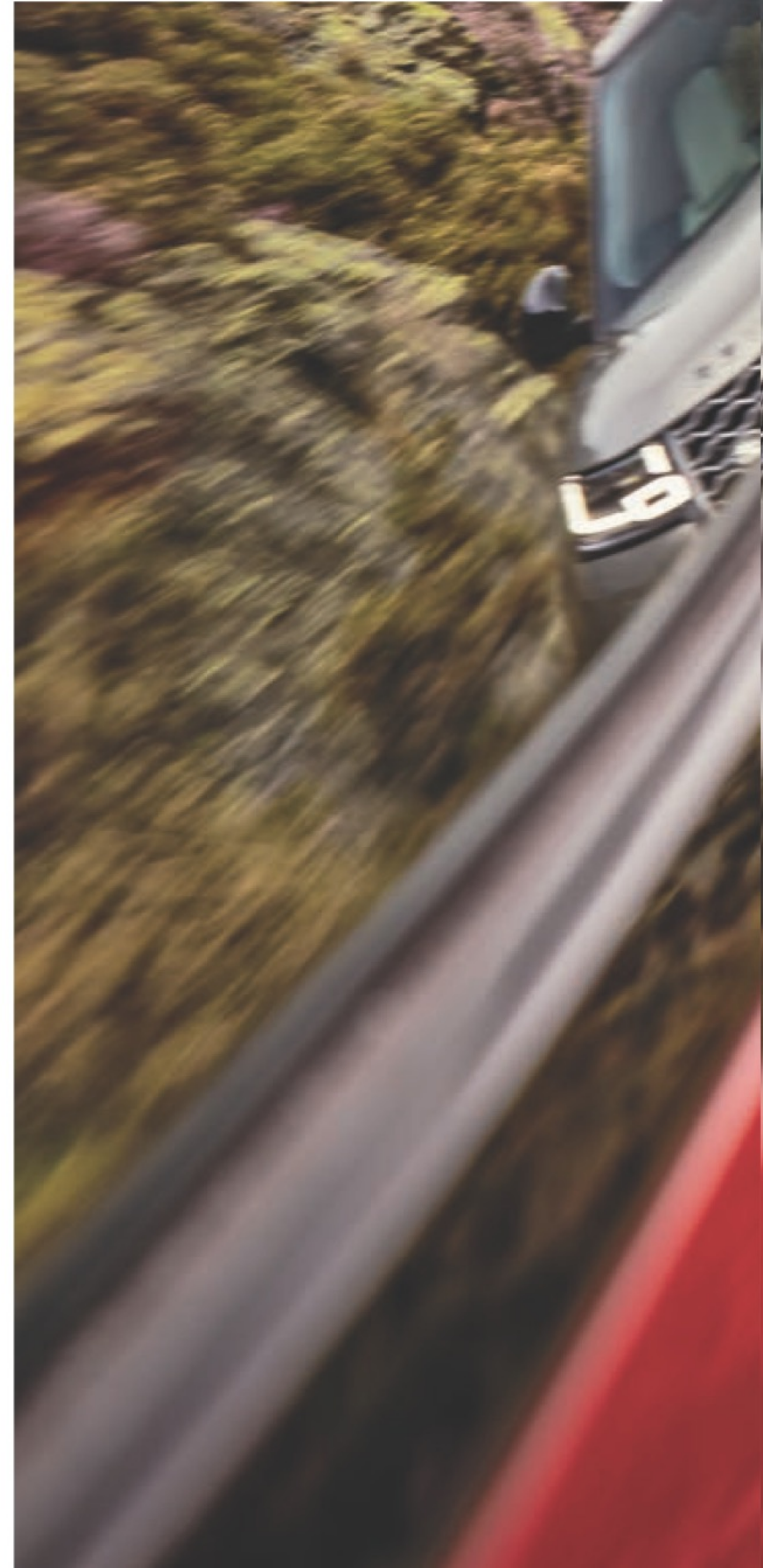
### Bir meyve olsaydı ne olurdu?

Çarkıfelek. Dışarıda çirkin görünüyor ama içi güzel. Ayrıca çok yönlü; Hem aile piknikleri hem de lüks şehir restoranları için ideal.

Velar'ın ekranları kullanıcı dostu ve Porsche'den bir jenerasyon daha yeni gibi



Macan ekibine düğmeleri dokunmatik ekrana yerleştirme konusunda bilgi verilmemiş





### PORSCHE MACAN GTS

- > **Fiyat** £58,158
- > **Test aracı fiyatı** £68,506
- > **Motor** 2997cc 24v çift turbo V6, 355 HP @ 6000 d/dak, 500 Nm @ 1650-4000 d/dak
- > **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş
- > **Performans** 5.2 sn 0-100 km/s, 255 km/s, 8.8 lt/100 km, 207 g/km CO2
- > **Ağırlık** 1895 kg
- > **Satış tarihi** Şimdi



### RANGE ROVER VELAR FIRST EDITION P380

- > **Fiyat** £85,450
- > **Test aracı fiyatı** £86,175
- > **Motor** 2995cc 24v kompresörlü V6, 375 HP @ 6500 d/dak, 450 Nm @ 3500 d/dak
- > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
- > **Performans** 5.7 sn 0-100 km/s, 250 km/s, 9.4 lt/100 km, 214 g/km CO2
- > **Ağırlık** 1884 kg
- > **Satış tarihi** Şimdi





# İNSANLIK



# OTONOMİYE KARŞI

Savaşı kim kazanacak? Eski usul sürüş keyfimizle biz mi? Yoksa geriye yaslanıp ayaklarınızı uzatmanızı isteyen, kendi kendine giden teknoloji yüklü yeni A8 mi?



20 inç jantları  
alın pişman  
olmazsınız;  
17 ve 18 inç  
olanlar da var



**TOYOLDA YAVAŞ TRAFİĞİN** içeri-  
sinde ilerliyorsunuz. Size tanıdık gelen  
dur kalk rutinini sürekli olarak yapıyor-  
sunuz; ta ki yol çalışmasını geçene veya  
aklınızı kaybedene kadar. Yeni A8'de bir  
alternatif var: Trafik Sıkışıklığı Pilotu.

Audi kendi kendine hızlanıyor, frenliyor ve  
direksiyonu yönetiyor. Siz ise arkanıza yaslanıyorsunuz ve Ulaş-  
tırma Bakanlığı'na bir yazı yazmayı düşünüyorsunuz.

Elbette bu teknolojinin de bazı sınırlamaları var. Öncelikle  
pratiklik sınırları: A8 sadece çok şeritli yollarda, 60 km/s'ye  
kadar ve bulunduğu şeritte gidiyor. İkincisi kanun meselesi. Audi,  
Trafik Sıkışıklığı Pilotunu Seviye 3 otonom sistemleri arasında  
sınıflandırıyor (yani eller serbest ve gözler yola bakmıyor). Ancak  
bu modda sürüş yapılırken kaza olması durumunda yasal olarak  
kimin suçlu olacağı konusunda net bir yasa maddesi yok. Bu tama-  
men gri bir alan.

Aslında kanunlar henüz Seviye 1 otonom teknolojisini (eller  
direksiyonda, ama otomobil aracı şeritte tutuyor veya aktif şekilde  
hızı ayarlıyor) veya Seviye 2 otonom teknolojisini (eller serbest,  
araç kendi kendine hızlanıyor, frenliyor ve direksiyonu çeviriyor)  
bile yakalamış değil. Yani yeni A8 ve onun 41 sensörü, tarayıcıları  
ve kameralarıyla teknolojik bir şölen yaşasak da, onu kullanıp  
kullanmamaya iznimiz olduğu net değil.

Neyse ki diğer iki otonom özelliğin kullanılması yasal: Park  
Pilotu ve Garaj Pilotu. Araçtan inerek onun manevra yapmasını  
izleyebilir ve dar alanlara sokabilirsiniz. Ayrıca kapıların darbe-  
lerden dolayı ezilme riskini de azaltırsınız.

Peki aracın kendisiyle ilgili neler söyleyebiliriz? Görsel olarak  
radikal bir şeyler yok ve satışa sunulduğu ilk dönemde tanıdık  
benzinli ve dizel V6 motorlar tercih edilebilecek. Audi'nin söyledi-  
ğine göre bu araç gelecek birkaç yılda ortaya çıkacak 50 yeni veya  
yenilenmiş modele şablon olacak.

Şasi mekanik ve elektronik mühendisliğin ustaca birleşimi gibi.



Yeni görünüm  
içerisinde, 2000'lerin  
başındaki Seat Toledo  
gibi arka tarafı kaplayan  
stoplar var



V8 ve W12 yakında  
gelecek; şarj edilebilir  
hibrit de onlara katılacak.  
Şimdilik tek seçenek V6...



# TEKNOLOJİ VE GELİŞİM

## 48 VOLT YARI HİBRİT

Yeni Mercedes S-Sınıfı'nda kullanılan sisteme benzer şekilde A8'de de, motoru kapatarak süzülme özelliği var. Ayrıca revize edilmiş start-stop sistemi otomobilin motoru kapatması için tamamen durmasını gerektirmiyor. Frenlerden de enerji toplanıyor. Tam hibrit A8 daha sonra gelecek; pek de çevreci olmayan V8 ve W12'leri de göreceğiz.



## AKTİF HAVALI SÜSPANSİYON

Yeni A8'in ön kamerası tümsekleri algılıyor ve süspansiyonu buna göre ayarlıyor. Elektro mekanik yapı 48v elektrik sistemini kullanıyor; havayla sönümleme yapıyor. Sürüş kalitesini artırıyor. Bununla birlikte kaza öncesi aracı yükselterek yolcuların yaralanma riskini azaltıyor.

## YATAY TARZ

Audi'nin yeni tasarım diline A8 öncülük yapıyor. Artık çok daha fazla yatay çizgi var. Dış tasarımda ise bunu arka tarafta daha yoğun görmek mümkün. Bagaj kapağı üzerinde spoiler, tamponun üstündeki eğimler ve elbette stop grubu. İçeride üstteki ekran artık hava kanallarının altında, böylece çizgiler daha net vurgulanmış.



## ARKA TEKERLEKTEN YÖNLENDİRME

A8 de, arka tekerlekten yönlendirmeye sahip olan otomobiller arasına katıldı. Düşük hızlarda arka tekerlekler önlerin aksi yönünde (çok az) açı yapıyor. Böylece dönüş çapı daralıyor (oldukça başarılı çünkü A4'ten daha dar). Ama daha yüksek hızlarda arka tekerlekler, önlerle aynı yönde dönüş yapıyor (çok az) ve böylece virajdaki denge artırılıyor.







Çıkarılabilir tablet  
arka yolcuların  
kontrolünde



Ortada ikili dokunmatik  
ekran var; geriye çok az  
fiziksel düğme kalmış



## LOGODAKİ 55 RAKAMI NEDİR?

A8, kafa karıştırıcı yeni isimlendirme sisteminin gösterildiği ilk Audi oldu. Kullandığımız 340 HP'lik araçta 55 rakamı var, ama teknik özelliklerde 55 ile ilgili bir şeyler aramanız nafile. Bunun güç çıkışlarıyla ilgisi var ama daha geniş anlamda. 30 rakamı, 110 ve 130 HP arasındakileri; 45 rakamı 230 ile 250 HP arasındakileri kapsıyor ve bu şekilde devam ediyor. Şu anda en düşük güçteki A1 25 TFSI (95 HP) ve en yüksek güce sahip A8 55 TFSI var. Diğer A8 282 HP'lik TDI, bir 50 olacak. Benzinli V8 ise 60.

Otomobiller seri isimlerini (A1, Q7 gibi) taşımaya devam edecek ama 3.0 veya V6 gibi şeyler olmayacak. Yeni isimler hibrit ve içten yanmalı araçları da gösterecek: Benzinli (TFSI), dizel (TDI), doğal gazlı (g-tron) veya elektrikli (e-tron) gibi isimlendirmeler olacak.

Yine de bazı istisnalar var: S ve RS modelleri ve R8 eski isimlerini taşımaya devam edecek. Gelecek yazdan itibaren fabrikadan çıkan her Audi yeni isim sistemini kullanacak.

İçeride ise otonom teknolojilerin yanı sıra tamamen yeni bir bilgi-eğlence sistemi bulunuyor. Bunun bir hayli iyi olması gerekiyor çünkü büyük bir revizyondan geçen Mercedes S-Sınıfı, yeni Lexus LS ve BMW 7-serisi ile mücadele edecek.

Selefine göre biraz daha uzun ve yüksek. Kabin çok daha ferah bir hisse sahip. Tabii eski dünya malzemeleri de kullanılıyor: Deri, krom ve ahşap. Kabine, yeni MMI Touch

Response bilgi-eğlence sistemi hakim. Biraz alışmak gerekiyor ama akıllı telefondan ilham alan dijital ara yüze bir süre sonra hakim oluyorsunuz.

Özünde MMI Touch Response daha büyük ikonlara sahip, birçok içerik barındırıyor ve sezgisel bir tarzı var. Önceki jenerasyonda orta konsolda gruplanan metal düğmeler, şimdi ana ekranda yer alıyor. Ayrıca klima kontrolleri için de herhangi bir düğme yok. Önceki A8'den buraya aktarılan tek şey ses düğmesi olmuş. Teknoloji tutkunları bu tazeliği sevecektir ama yeni MMI bazen yavaş ve daha az sezgisel olabiliyor. Dokunmatik ekran komutları ise, gözünüzü yoldan almanıza sebep oluyor. Yine de birçok özellik, direkt olarak direksiyondan kontrol edilebiliyor.

Şu anda potansiyel olarak en sürücü dostu versiyon olan 3.0 litre V6, kısa aks aralıklı TFSI araçtayız. Eğer önceki yüksek devirlere çıkarken yorulan benzinli Audi V6'ları hatırlıyorsanız, şok olmaya hazırlanın. Bu 340 HP'lik ünite 7000 d/dak'a yaklaşıyor; 1370 ile 4500 d/dak arasında 500 Nm üretiyor. Genel olarak sessiz kalmayı başarıyor. Sekiz kademeli otomatik şanzımanla eşleştirilen aracın ağırlığı 1920 kg. 0-100 km/s hızlanması 5.6 saniye ve

## 48v yarı hibrit ilk Audi olarak farkı hissetmeniz neredeyse imkansız

250 km/s hıza ulaşıyor. Fabrika verilerine göre ortalama tüketim 7.8 lt/100 km ama rakamlara inmek zor gibi.

Sürüşe başladığımızda vitesler, düşük emisyonu ve tüketime odaklı hareket ediyor. S moduna geçerseniz kendinizi buluyorsunuz. Gaz pedalı tepkileri daha iyi, vites geçişleri daha hızlı oluyor. Ayrıca daha uzun süre aynı viteste kalıyor. Her şey daha mı iyi? Tam olarak değil. Kritik geçiş manevralarında vites küçültme konusunda kararsız kalıyor gibi hissettiriyor. Bu tork konvertörlü otomatığın vites değişimi, çift kavramalı S-tronic'e göre çok daha uzun.

Yine de optimum ayarları yapmak için zaman harcasanız memnun edici bir sportif sürüş sunuyor. Sürüş modlarına bakmak için iyi bir zamanlama. Konfor, Denge ve Dinamik olmak üzere ayar seçenekleri var. Tüm bunlar direksiyon, süspansiyon ve aktarma organlarını ayarlıyor. Denge, Otomatik yerine kullanılan yeni bir isim ve oldukça iyi bir uzlaşma sağlıyor. Konfor, rahatlık odaklı ama bu modda aceleci davranırsanız her şey size ağır gelecektir. Diğer yandan Dinamik modunda 20 inç jantlarla dahi araç neredeyse en kötü yol koşullarında bile uysal kalıyor. İyi görünen büyük jantlar yol tutuşa ve çekişe önemli katkı sağlıyor.

Sürüş modları seçimi direksiyonda da önemli etkiler bırakıyor. Konfor, sanki acemi sürücüler için tasarlanmış gibi ama kaç tane acemi sürücü A8 kullanır ki? Denge modu, cansız. Dinamik ise, çok büyük iletişim sağlamasa da iyi. Direkt ve istikrarlı. Ön tekerlek yönlendirmesi bir aktüatörle destekleniyor ve böylece arka tekerleklerde çevriliyor. Şehir içi ekstra manevra kabiliyeti için aksi yönde, daha yüksek hızlarda dengeyi artırmak için aynı yönde aç yapıyor. Bu sayede otomobil virajlarda oldukça hassas. Motor ve aktarma, Dinamik modunda canlanıyor. Frenlerin ise tepkileri iyi ve hızlı.





Dengeli ve konforlu. Daha fazla güçle başa çıkabilir

A8'in Sanal Kokpit versiyonu biraz daha basit



#### AUDI A8 55 TFSI

- > **Fiyat** Henüz açıklanmadı
- > **Motor** 2995cc 24v turbo V6, 340 HP @ 5000 d/dak, 500 Nm@ 1370 d/dak
- > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
- > **Süspansiyon** Önde ve arkada çok noktalı, adaptif, havalı amortisörler
- > **Performans** 5.6 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 7.8 lt/100 km, 178 g/km CO2
- > **Ağırlık** 1920 kg
- > **Satış tarihi** 2018 başı

Bununla birlikte frenleme dozuna alışmak gerek. Yarı hibrit olan ilk Audi olarak farkı anlamak imkansız. Otomobil belirlenen hız aralığında kendi hızıyla gidiyor, lityum iyon batarya elektrik destekli direksiyon, klima ve fren servosu için gerekli elektriği sağlıyor. 48 volt elektrikli sistemle kombine edilen yarı hibrit, 12kW'ya kadar depolama yapabiliyor ve start-stop sisteminin daha hızlı çalışmasını sağlıyor. Yarı zamanlı elektrikli olsa da, yakıt tüketimini yüzde 10 oranında düşürüyor. Ama kağıt üzerinde, böyle sistemleri kullanmayan BMW 740i'ye göre de A8 55 TFSI hala yüzde 10 daha fazla tüketiyor.

A8 ile günün sonunda ekranlar parmak izleriyle dolmuş ve aramalar yapan, müzik çalan veya navigasyon bilgileri veren sentetik kadın sesi artık çok tanıdık olmuştu.

Otomobilin arkasında opsiyonel rahatlatma koltuğu var. Dört pozisyonda ayarlanabiliyor, ayak dinlendirme alanı ve ön yolcu koltuğunun arkasında ayak masaj bölümü var. Özel tabletle film de izleyebilirsiniz.

Kullanıcılar bazen böyle şeylerle daha fazla ilgilenir. Ama bu güneşli günde direksiyon başına geçmeyi tercih ediyoruz. Zaten standart aks aralıklı A8, şoförlü bir araçtan çok sürücü otomobili. S-Sınıfı'nın konforunu ve 7-serisi'nin dinamikliğini kombine etmeyi denemek yerine kendi yolundan gidiyor. Sınıfının en gelişmiş şasisine, en gelişmiş bilgi-eğlence sistemine ve en gelişmiş sürücü asistanlarına sahip.

Mühendislik anlamında birçok açıdan oldukça çekici bir otomobil ve çitayı yükseltmeyi başarıyor. Rakiplerine göz dağı verirken belki de bu araç hala sürüş deneyiminin öncelikler arasında olduğu son lüks sedanlardan biri olacak.



## "DAHA FAZLA YANILAMAZSINIZ" PETER MERTENS

Audi'nin devasa mühendislik ekipleri sadece baş parmaklarını döndürmüyor değil mi? VW, daha küçük otomobiller için e-matrix altyapısını sağlıyor, PPE premium elektrikli mimari üzerine çalışıyor. Bu Audi ve Porsche arasında bölüşülüyor. Geleceğin spor otomobilleri Weissach'da yapılacak. Size ne kalıyor?

"Daha fazla yanılmazsınız. A8 ile başlayarak A1'den A7'ye kadar olan tüm çekirdek modellerimizi yeniliyoruz. Ardından PPE gelecek. Bu bize tüm markalarda yüzde 30 maliyet düşürülmesini sağlayacak. Audi grubun merkezinde, otonom sürüş, yakıt hücresi ve elektronik mimari üzerinde uzmanlaştı."

#### Şarj edilebilir hibritler konusuna bakışınız nedir?

"Audi PHEV, CO2 değil performans odaklı olacak. Elbette sıfır emisyonlu modellerimizi artıracak ama aynı zamanda orta devir bandında adrenalin salgılatan otomobillere de devam edeceğiz. 2025'ten itibaren yeni Audi'lerin üçte biri şarj edilebilir hibrit veya elektrikli olacak. Bu da 600 bin adet civarında demek."

#### Dizeller büyük darbe aldı ve Audi de bu konuda suçlanmalı. Gelecek yıl benzinli motorlar için gelecek partikül filtresi, satış fiyatlarını etkileyecek. Sizce içten yanmalı motorların sonu mu geldi?

"Hayır. TDI ve TFSI için evrim yaşanıyor. Her gelişmeyle eskide kalan bir teknoloji oluyor. Akıllı telefonlar ve bilgisayarlar gibi. Ama kullanıcı dostu olmayan çözümlerle müşterilerimizi kızdırmak da istemiyoruz."

#### Audi'den bir Tesla rakibi almamız için daha ne kadar süre var?

"Gelecek yıl, üretim versiyonu e-tron'u sergileyeceğiz. 2019'da coupe tarzı e-tron Sportback onu takip edecek. Ayrıca e-SUV modellerinin de ilgi göreceğini düşünüyoruz. Bu talebin artmasıyla birlikte çeşitliliğimiz de genişleyecek."



BMW 520d M  
Sport Touring



# BÜYÜK R



Mercedes-Benz E200d SE Estate



Volvo V90 D4 Inscription



# RAKİPLER

Yeni 5-serisi Touring, premium station pazarında. Bu İskandinavlar arasında bir kargaşa yaratacak mı? Yada Mercedes E-Sınıfı'nın rafineliğini yakalayabilecek mi?



**TARİH HER ZAMAN** bunu gösterdi.

Bu segmentte Almanlar kadar başarılı olmak istiyorsanız premium station segmentinde çok güçlü bir iş çıkarmanız gerek. Bunu garanti altına almak için geleneksel davranmak yerine bazı avantajlar öne sürmeniz gerek. Sınıfının standartlarını belirlemek için evrimleşen bir yaklaşım sergilemek önem taşıyor.

Bu konuda karşımıza Volvo'nun ustalıklarla yapılmış V90'ı çıkıyor. Böylece rahatlıkla son E-Sınıfı (geçen yıl yenilendi) ve 5-serisi'nin (bu yıl yenilendi), olduğundan daha az yenilikçi gibi görünmesine sebep oluyor. Detaycı Münih, tasarım meraklısı Stuttgart ve iyi şehirli Gothenburg bir arada...

Volvo, Mercedes ve BMW'nin gelişile oyunun gerçekten değişip değişmediğini göreceğiz.

BMW'nin 5-serisi Touring modeli, 520d M Sport haliyle burada. Mercedes ise, E220d SE Estate ile geldi. Volvo, V90 D4 Inscription versiyonuyla aramızda.

Dışarıdan bakıldığında ayırım yapmak zor, hepsi yakışıklı araçlar. Özellikle BMW oldukça ince yapılı. E-Sınıfı markanın son dönemdeki görsel tarzını taşıyor. Arka tarafa doğru bazı eğimler olsa da, yükleme kapasitesi açısından geniş alan sunuyor.

Volvo ise, köşeli ama güzel tarzını ölümsüzleştirmiş gibi. Bir kamyon gibi dikey ön ızgara barları, yukarıya doğru kaldırılmış kuyruk kısmı, dikkat çeken stop grubu. Onun her noktası farklı bir hikaye anlatıyor.

BMW ise eski tasarım şefi Chris Bangle'ın 'BMW değişmeli' ısrarının ardından ortaya çıkan akıma devam ediyor. 7-Serisi için ortaya çıkan ergonomik kabin, artık markada evrensel bir hal almaya başladı. 520d'nin güzel işçiliğe sahip kabininde, detaylara verilen önemi her bakışta görebiliyorsunuz. Orta konsolda orijinal olarak Bangle'ın Wisconsin hatıralarından esinlenen yatları anımsatıyordu ama şimdi bunlar sürücüye doğru evrimleşmiş gibi görünüyor.

Ortada yer alan hava kanalları alçakta duruyor çünkü en üste 10.25 inçlik ekran yerleştirilmiş.

Bununla birlikte analog tarzı LED göstergeler güzelce konumlandırılmış. Tüm göstergelerin yerleşimi alışıldık BMW tarzı.

BMW M otomobillerinin direksiyonunda olduğu gibi, elleriniz tam olarak buraya oturuyor. Direksiyonun üzerinde yer alan düğmeleri kullanmak ise son derece kolay.

Olumlu bir not olarak, iDrive bilgi-eğlence kontrol sistemlerine bir kere alıştırdığınızda kullanması çok kolay hale

**KİLİT TEKNOLOJİ: VOLVO**  
**Dokunmaya pek ihtiyaç duymayacaksınız**

Dokunmatik ekranların gelen problemi, yoğun kullanımından sonra kapattığınızda, terk edilmiş bir disko gibi izler bırakmasıdır. Volvo bunun için torpido gözüne bir temizleme bezi koydu. Ayrıca ses kontrolleri fiziksel bir düğmeyle yapılarak ekranın daha az kullanılması sağlanıyor.



V90 burada mutlu görünüyor ama dinamik açıdan farkı kapaması gerek



**Almanlar detaylarla  
uęrařırken Volvo  
daha sade tarza sahip**





BMW eleştirileri dinleyerek baş üstü göstergesi daha iyi konumlandırdı. Menülerden daha hassas ayarlara sahip.

Göstergeler analog gibi görünüyor. Onların yerleşimlerini ve boyutlarını değiştiremiyorsunuz.

BMW'de iDrive kontrolleri vites kolunun hemen yanında. Kullanması keyifli.



### KİLİT TEKNOLOJİ: BMW Manzaradaki leke

Her ne kadar alt menülerde dolaşmak pek güvenli olmasa da, BMW'nin iDrive sistemini kullanmak artık daha kolay. 10.25 inç ekran, navigasyon kullanımı açısından avantaj sağlamıyor. Ayrıca mimik kontrollerini kullanmak neredeyse imkansız. Bunu denerken, gelip geçenler kabinde bir arı olduğunu sanabilir.

ki tüm bu yaratıcılığa rağmen bagaj kapağı, kontağı kapatmadan açılmıyor.

Yine de kabindeki en güzel şey, BMW'nin elektronik sinyal kollarını nihayet çıkarıp eski mekanikleri tercih etmesi. Böylece onu ne zaman ne yaptığınızı biliyorsunuz.

Birçok opsiyonla birlikte Mercedes'in kabini yeni müşterileri çekerken mevcut kitleyi de memnun etmeyi başarıyor. Geleneksel krom kaplamanın yanı sıra, Burmester müzik sisteminin şık kapakları da var. Stop/start düğmesi bile özel bir tarzla şekillendirilmişti.

İkiz 12.3 inç ekranlar gösterge alanında yer alıyor ve konsolun yarısını kaplıyor. Oldukça havalı görünüyorlar

geliyor. Alt menülere girmekte bile zorlanmıyorsunuz.

Ön koltuklar konforlu ve sürüş pozisyonu birinci sınıf. Arkada ise bolca diz ve baş mesafesi var. Ama 40:20:40 oranında ayrılan koltuklar çok dik ve sert.

570 ile 1700 litre hacmiyle birlikte, elektrikli bagaj kapağı yüklemeyi kolaylaştırıyor. Pandizot otomatik olarak kalkıyor. Bagajda yan taraflara yerleştirilen düğmeler koltukların katlanmasını sağlıyor ve çeki demiri de otomatik olarak çıkarılabiliyor.

Pandizotun bir parçası olarak araya bir ağ çekmek de mümkün. Böylece yolcular ve bagaj arasını ayırmak mümkün. Evcil hayvan taşıyanlar için de faydalı. Kullanılmadığında bunları tamamen gizlemek mümkün. Ne yazık

ve aracın karizması, kapıya doğru uzanan çizgilerle devam ediyor.

Bilgi-eğlence ekranı bildiğimiz ve sevdiğimiz bir sistemdi. Mercedes'in yeni kaydırmalı düğmelere sahip direksiyonu, öncekine oranla çok daha karmaşık ve sezgisel olmaktan uzak. Dokunmatik alan sebebiyle bazen yanlış yerlere giriş yapılabiliyorsunuz.

Bununla birlikte ön koltuk çok konforlu ve sürüş pozisyonu harika. Arka oturma alanı, bu gruptakilere göre sizi daha fazla şımartıyor. BMW'ye göre daha rahat bir açısı var.

Yükleme alanı 640-1820 litre arasında değişiyor ve genel olarak BMW ile benzer şeyleri paylaşıyor. 40:20:40 oranında katlanan koltuklar, bagajda yan tarafa yerleştirilen düğmelerle kontrol edilebiliyor. Bagaj zeminin altında bagajı ayırmak için ağ gizlenmiş. Bununla birlikte burada lastik tamir kiti elemanlarına da ulaşabilirsiniz.

Mutlu edici bir biçimde İsveçlilerin uzun zamandır meşhur olduğu biçimde kabinde temiz ve ergonomik olarak üstün bir tasarım var. Buna bir de konforu ekleyin. İşte size gerçekten harika bir kabin.

Bazıları analog göstergenin daha fazlasını yapması gerektiğini düşünebilir ama gerekli sürüş bilgilerinin hepsi var. Daha fazlasına ihtiyacınız olmuyor.

Piyano siyahı direksiyon düğmeleri alışmak için zaman alıyor fakat kullanması son derece basit. İşçilik genel olarak güzel. Vites kulakçıkları direksiyon koluna monte edilmiş. Sağlam görünüyor ama yine de biraz daha kaliteli olabilirdi.

V90'ın harika yetenekleri var. Bunlar, türünün en iyi örneği dokunmatik multimedya teknolojisiyle başlıyor. Dokunmatik ekranı dışında fiziksel olarak temel müzik





Mercedes'in devasa çift ekranlı konsolu, aynı zamanda göstergeleri de kapsıyor. Ama kapalı olduğunda garip görünüyor.

Dokunmatik yüzey, ekranı kontrol ediyor. Bunu direksiyon üzerindeki düğmelerle de yapabiliyorsunuz.

Direksiyondaki basit düğmelerin yerini dokunma hassasiyeti olanlar almış ama kullanması eskisi kadar kolay değil.



Volvo'nun bilgi-eğlence sistemi 9 inç boyutunda. Net, hızlı ve yeterince sezgisel çalışabiliyor.

Kabindeki tüm çabalar premium hissini artırmak üzerine ama bu durum kollar için geçerli değil. Makyajda ilk değiştirilecek detaylardan.

Motor çalıştırma ve sürüş modu düğmeleri oldukça süslü. Diğer yandan büyük hava kanalları şapkanızı uçurabilir.





Önceki nesilden daha uzun, daha geniş 2017 model 5-serisi, ayrıca daha hafif



Daha önce bir E-Sınıfı kullanmamış olsanız da ona hemen alışıyorsunuz





## E-Sınıfı'nın sürüş kalitesi çok iyi ve sandığınızdan daha çevik

kontrolleri ve birkaç düğme var.

9 inç tablet tarzı dokunmatik ekran sadece ikincil bilgileri için değil aynı zamanda navigasyonda hedefi ayarlamak gibi bazı kısa yol tuşları eklenmesine imkan tanıyor. Böylece bunu çok daha hızlı kullanabiliyorsunuz.

Ön koltuklar ergonomik olarak harika. 60:40 oranına katlanan arka koltuk alanı Mercedes kadar rahat olmasa da, geniş bir alan sunuyor. Ön koltukların altı ise, elektrikli kontrol donanımıyla biraz daha dar.

560 ile 1526 litrelik yükleme alanı BMW ile Mercedes'in benzer özelliklerini taşıyor. Bagaj tabanının altında küçük yedek lastik var. Ayrıca kenarlarda yer alan kancalar, alışveriş poşetlerinin dağılmasını önüyor. Böylece aldıklarınız, eve gitmeden önce omlet olmaktan kurtuluyor.

Şimdi otoparktan çıkıp bu üç station otomobilin yaptık-

larını görme zamanı. Bunu anlamak için normal sürüş deneyiminin yanı sıra güvenlik sistemlerini kapatmak gerek. 5-serisi'nin şerit takip asistanını kapatarak, virajlı yolların tadını çıkarıyoruz.

Bu arada Volvo, güvenlik açısından adeta size adım attırmıyor. Neyse ki dokunmatik ekrandan menülere da-larak güvenlik asistanlarına ulaşabiliyorsunuz. Bu sayede istediklerinizi iptal edebiliyorsunuz.

Apple'ın eski CEO'su Steve Jobs, bir keresinde "Ne istediklerini hesaplamak, müşterilerin işi değil" demişti. Ama bu otomotiv endüstrisi için geçerli değil... Diğer yandan bu üç aracın kaputunun altında ortalama performanslar veren dört silindirli, 2.0 litre turbo dizel motorlar var.

5-serisi ve V90 187 HP üretirken, E-Sınıfı 191 HP üretiyor. Her üçünün de tork rakamları 400 Nm. Düzlük performansı açısından arada çok az farkları var. Hepsi akıcı, sessiz ve rahat bir şekilde hızlanıyor.

Tahmin edilebileceği gibi 2.0 litre dizel motorun güç bandının çok dar olmasını, sesinin çekici olmamasını bekleyebilirsiniz. Sport moda alındığında hepsi daha canlı; özellikle de 5-serisi ve E-Sınıfı için öyle diyebiliriz. Vites kulakçıkları ise daha fazla aksiyon katıyor.

E-Sınıfı'nın motoru, yerini aldığı üniteye göre çok daha sessiz. Spor modda yapılan vites değişimleri hız açısından tatmin edici. Sürüş kalitesi çok iyi ve beklediğinizden daha canlı. Yol sesi ve motor sesi ise genel olarak iyi izole edilmiş.

Direksiyonun ağırlığı çok güzel ayarlanmış ve memnun edici bir hassasiyet sunuyor. Ancak ani yön değişimlerinde belli oranda gövde burulması meydana geliyor. Önden kayma yaşanması da muhtemel. Yine de şasinin sakinliği sizi koruyor.

Adeta otoparkta uyuyan bir anakonda gibi V90'un süs-



### KİLİT TEKNOLOJİ: MERCEDES Altın dokuzlu

Dar bir güç bandı olan 2.0 litre turbo dizel motordan daha fazlasını almak için tek yol, daha fazla dişli eklemektir. Mercedes'in 9G-Tronic dokuz ileri şanzımanı, bu değişikliklerle birlikte daha akıcı bir sürüş sunuyor. Ayrıca vites geçişleri de daha hızlı gerçekleşiyor.





## BMW 520d M Sport Touring

**Fiyat** | £41,120

**Test aracı fiyatı** | £54,315

**Motor** | 1995cc 16v turbo dizel 4 silindir

**Aktarma** | 8 ileri otomatik, arkadan itişli

**Süspansiyon** | Önde çift salıncak, arkada çok kollu

**Malzeme** | Çelik



## Mercedes-Benz E200d SE Estate

**Fiyat** | £38,655

**Test aracı fiyatı** | £48,285

**Motor** | 1950cc 16v turbo dizel 4 silindir

**Aktarma** | 9 ileri otomatik, arkadan itişli

**Süspansiyon** | Önde ve arkada çok kollu

**Malzeme** | Çelik



## Volvo V90 D4 Inscription

**Fiyat** | £43,115

**Test aracı fiyatı** | £46,690

**Motor** | 1969cc 16v turbodiesel 4-cyl

**Aktarma** | 8 ileri otomatik, önden çekişli

**Süspansiyon** | Önde çift salıncak, arkada çok kollu

**Malzeme** | Çelik



### Güç ve tork

**Ne diyoruz?** | BMW rakamların gösterdiğinden daha canlı hissettiriyor...

187 HP @ 4000 d/dak

400 Nm @ 2500 d/dak

191 HP @ 3800 d/dak

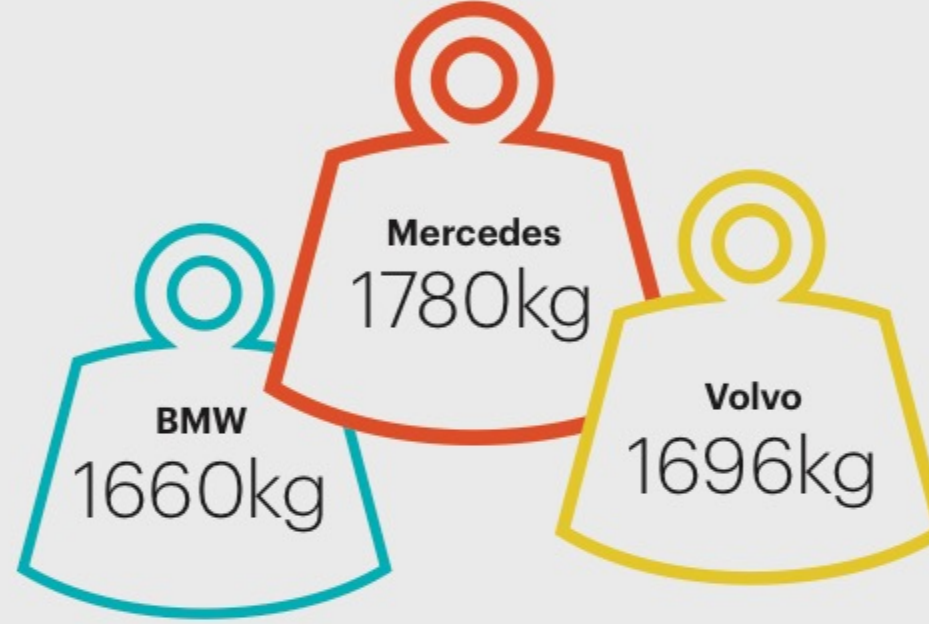
400 Nm @ 2800 d/dak

187 HP @ 4250 d/dak

400 Nm @ 2500 d/dak

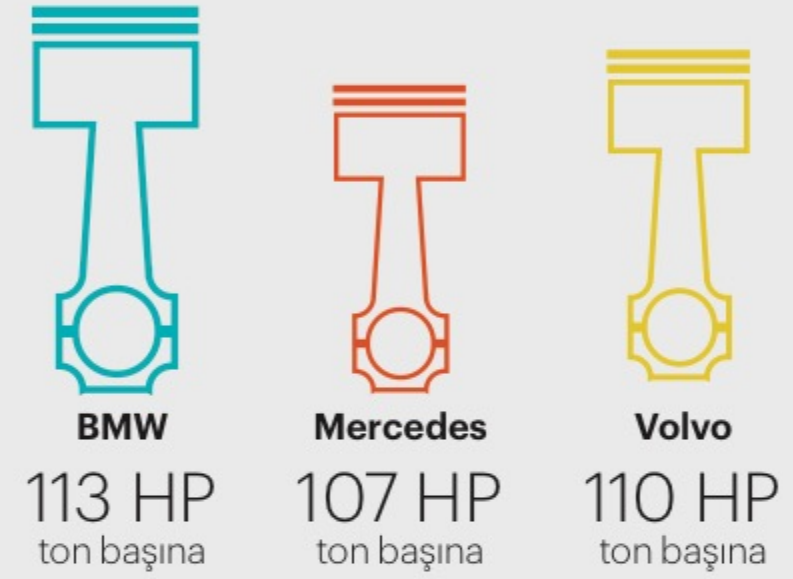
### Ağırlık

**Ne diyoruz?** | BMW bu konuda da öne çıkıyor.



### Güç/ağırlık

**Ne diyoruz?** | V90 ortada bir yerlerde dolaşıyor.



### 0-100 km/s

**Ne diyoruz?** | Az farkla daha güçlü olan, az farkla daha hızlı.

**BMW**  
7.6 sn

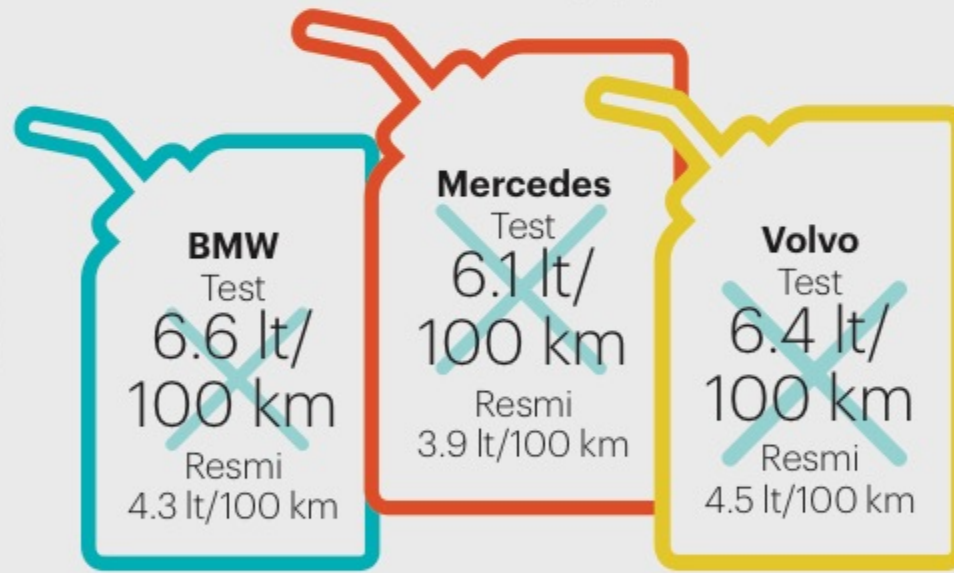
**Mercedes**  
7.5 sn

**Volvo**  
8.2 sn



### Resmi ve test tüketimleri

**Ne diyoruz?** | Akıllı vites değişimleri Mercedes'e katkı yapıyor.



### Maksimum hız

**Ne diyoruz?** | E-Sınıfı açık bir farka sahip

**BMW**  
224 km/s

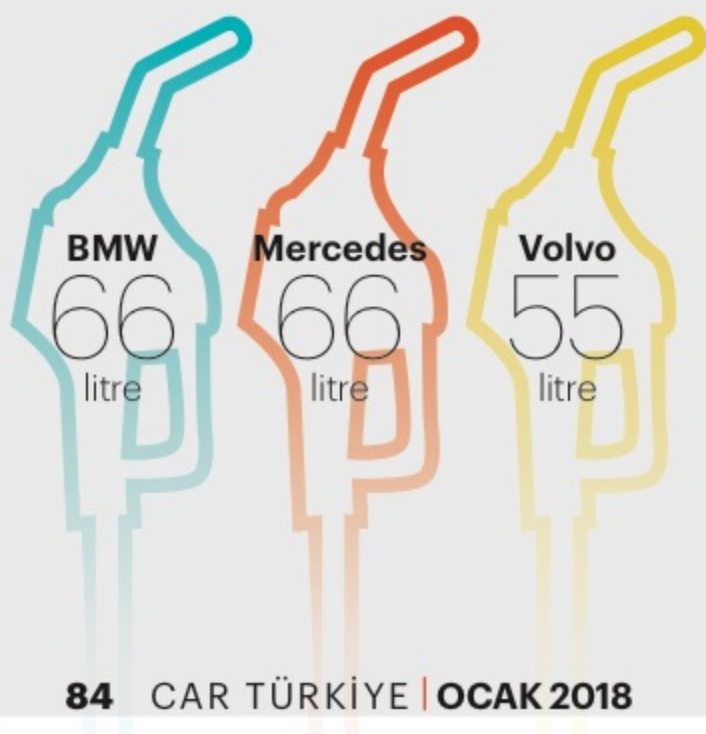
**Mercedes**  
235 km/s

**Volvo**  
225 km/s



### Yakıt deposu

**Ne diyoruz?** | Volvo en küçük bagaj gibi en küçük depoya sahip.



### Menzil

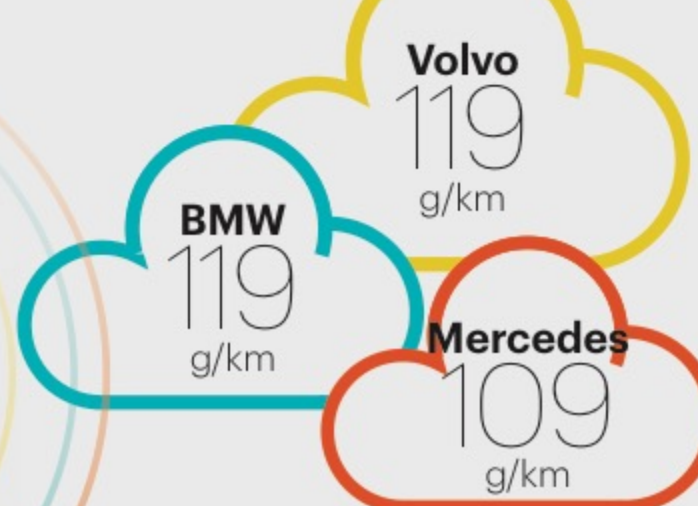
**Ne diyoruz?** | E-Sınıfı tüm gün sürüş yapabilir.

BMW: 997 km  
Mercedes: 1084 km  
Volvo: 854 km



### CO2

**Ne diyoruz?** | Güçlü performanslara karşın temiz motorlara sahipler







1.

Pratiklikten ödün vermeden buradaki en iyi sürüşü sunuyor.

2.

Evrimleşti ve harika bir paket sunuyor.

3.

Muhteşem bir kabini ve detayları var ama dinamik olarak öyle değil.

pansiyonlarında bir sertlik yatıyor. E-Sınıfı kadar akıcı değil ve yol yüzeyi hakkında koltuğa çok fazla bilgi gönderiyorum, ama bu sizi rahat bırakmayabilir.

Direksiyonu, Volvo'nun en kötü dinamik özelliği. Rahatsız edici elastik bir hissi var ve ölü noktası oldukça uyuşuk. Bu da otomobili çevik dönüşler yapma konusunda isteksiz hissettiriyor; aslında E-Sınıfı'nda daha fazla yol tutuşa sahip olsa da, bunu gösteremiyor.

Vites kulakçıklarının olmayışının da buna katkısı var. Dinamik modu seçmek daha hızlı vites geçişleri anlamına geliyor ve daha yüksek devirlere ulaşıyor. Daha hızlı gaz tepkilerinin yanı sıra direksiyon ağırlığı da kazanıyor (aslında daha dar bir elastik bant diyebiliriz). Ama benzer şekilde güç ünitesi açısından farklılık yaratma gibi bir değişim olmuyor.

Vites geçişlerinin hassasiyeti açısından 5-serisi en ustaca, en sofistike olanı. Sürüş kalitesi olağanüstü. Hatta Sport modunda bile her hızda bir yumuşaklık ve hassasiyet var.

Ayrıca amortisörler için Adaptif ayarı var. Böylece önünüzdeki yolla ilgili navigasyonun aldığı bilgiler kullanılarak ayar yapılıyor. Oldukça iyi çalışıyor. Ayrıca keskin gaz tepkileri ve hızlı vites geçişleri konusunda da Sport modu tercih edilebilir. Size bunun için iyi sebepler sunuyor...

## 5-serisi, Sport modunda bile buradaki en harika ve en sofistike sürüşü sunuyor

Hassas, ağırlığı iyi ayarlanmış direksiyon yoldan bilgileri güzelce iletiyor. Burun, E-Sınıfı ve V90'a göre daha hızlı tepkiler veriyor. Bu sayede otomobilin ağırlığını gizleyecek şekilde daha akıcı ve çevik bir sürüş sağlanıyor. Eğer daha güçlü bir motor performansı arıyorsanız, o da burada.

Bu üç otomobil arasında önemli hatalar bulmak zor ve bu yüzden böyle detaylar, seçiminizi etkileyecektir.

Bu kalitede otomobiller ve sınıflar söz konusu olduğunda, ra-

kipler kötü değil ancak imrendirici ve hayranlık uyandırıcı olabilir. E-Sınıfı, uzun süredir bu segmentte önemli bir yere sahip ve burada gelenekçi harika tarzını sürdürüyor.

Alman ikili evrimlerini sürdürme konusunda zorlanırken, V90 daha farklı bir yaklaşım sergiliyor. Özellikle kabindeki yenilikçi tarzda bunu görmek mümkün ve eleştirilecek çok fazla yanı yok.

Bununla birlikte son kararımızda farklı bir otomobil öne çıkıyor çünkü CAR dergisi tamamen saf sürüş keyfiyle ilgileniyor. Bu da, 5-serisi Touring modelinin göz ardı edilemeyeceği anlamına geliyor.





**iMAJ**  
**ARAYANLARA**





Bu ayki Halef-Selef köşemizde Infiniti'nin coupe modellerini karşı karşıya getirdik. 2010 model G37S Coupe ilk günkü diriliği ile yeni Q60S kadar dikkat çekiyor.

**OĞUZ ÖZDEN**



B

**U AYDAN İTİBAREN,** halef-selef testlerine başlıyorum. Bu özel teste başlamadan önce içeriğinden biraz bahsedeyim. Her ay

bir markanın öne çıkan ve özel bir modelinin eski ve yeni kasasını yan yana getirip hem aradan geçen yıllarda ne kadar ilerleme kaydedilmiş onlara bakmak hem de siz değerli okuyucular için hoş bir görsel şölen ve okunası bir test yazısı sunmak amacım.

Halef-selef testlerimde halef köşesinde yer alacak olan araçların mümkün olduğunca modifiyesiz olmasına dikkat ediyorum. Güncel bir araç olması şart değil. Bu arada bu özel test için çok güzel otomobil birliktelikleri planladığımı da şimdiden buraya not düşeyim.

Bu ay, ilk konuklarımız Infiniti markasından geliyor. Çekim için markanın coupe modellerinden G37S Coupe ve yeni çıkan Q60S Coupe konuştuk. Q60S Coupe'yi Infiniti markasının test aracı parkından aldık, selefi G37S Coupe'yi de bizler için RDA Motors'un sahibi Onur Koray getirdi. Çekim için gelen G37S'in de ülkemize yeni getirildiği zamanlarda otomobil dergileri tarafından test edilmiş bir araç olması güzel bir tesadüftü...

İlk olarak G37S Coupe'den başlayalım. Bir Japon

spor otomobili olmasına rağmen egzoz çıkışlarına kadar fabrikasyon olan bu araç, yan profili olsun, atmosferik V6 motorun motor sesi olsun ve barındırdığı 320 HP gücü olsun bizleri oldukça etkiledi. 2010 model olan G37S Coupe, 186.000 km'de ve vites topuzunun aşınması dışında hala diri ve adaptif hız sabitleyiciden, 4WAS ismindeki arka tekerlekten yönlendirme sistemine, geri görüş kamerasına kadar oldukça dolu bir araçtı. Çekim yerine gidene kadar G37'nin yan koltuğunda yolculuk yaptım. Yan koltukta geçen G37 deneyimimde ilk olarak dikkatimi çeken, aracın iç mekanının bana göre hala güncel duruyor olmasıydı. 7'inci yaşını devirmiş bir araca göre iç mekan tasarım çizgisi, sunduğu multimedya ekranının büyüklüğü, yolculuk sırasında açık olan ve Türkiye haritası barındırmaya da ekranda görünen navigasyonun günümüz için bile makul dedirten çözünürlüğü dikkatimi çeken başlıca unsurlar.

Araçtaki BOSE ses sisteminin ses çıkış gücünü, günümüz için bile güzel bulsam da, araçtaki atmosferik V6 motor sesi radyoyu kapatmak için güzel bir sebepti. Coupe bir araç olmasına rağmen 320 lt olan bagaj hacmi segmenti için gayet makul bir değer. Aracın atmosferik motorlu oluşunu belli eden ve 9000'de son bulan devir göstergesi kan kaynatan bir detay. Araçta 3.7 lt hacminde VVEL yani değiş-







ken supap zamanlama teknolojili bir motor mevcut. Bu motor 320 HP güç ve 360 nm tork üretiyor. Maksimum hızı 250 km/s olmakla birlikte o'dan 100 km/s hıza 5.9 saniyede çıkıyor.

G37S Coupe'yi anlatmayı bitirdiğimize göre geçelim sıradaki konuğumuz Infiniti Q60S Coupe'ye... Aracın "Dynamic Sunstone Red" ismindeki kırmızı rengi araca ayrı bir albeni katıyor diyebilirim ve konsept izlenimi veren bir tasarım dilinin kullanılması da çok hoş olmuş.

Gönlümüz isterdi ki V6 motorlu G37S'in yanına 405 HP güç üreten çift Turbo destekli V6 motor seçeneğine sahip Q60 koyalım ama misafir umduğunu değil bulduğunu yer! Bizim çekimimize konuk olan motor seçeneği 211 HP güç üreten 2.0 lt Turbo benzinli seçenektir. Mercedes imzalı motor ve şanzıman kombinasyonuna sahip olan Q60S'in 7.3 sn 0-100 km/s hızlanma ve 235 km/s son hız değerleri yeterli gelse de, tasarımına bakınca insan daha fazlasını beklemiyor.

Bu segmentte pek bagaj önemsenmez ama Q60S'in 342 lt'lik bagajı hem selefinden 22 lt daha hacimli hem de segmentine göre makul bir değer. Q60S'in en girmek istemeyeceğim yere yani arka koltuklarına geçtiğimde uzun boyuma rağmen kısa yolcular yapabileceğim genişlik sunuyordu ki bu bile benim gibi 2 metreye yakın kişiler için kayda değer bir durumdur. Aracın iç mekanını incelemeye geçtiğimde beni çok ama çok ilginç bir orta konsol tasarımı karşıladı. Aracın orta konsolunda 2 tane multimedya ekranı var. Tesla modellerindeki gibi ince uzun bir ekran ve altında 1 ekran daha var. Altındaki dokunmatik ekran sadece üstteki ekranın ayarlarını yaptığınız bir bölümden ibaret. Aracın model kataloğunu incelediğimde multimedya açısından zengin hizmetler sunuyor. "INTOUCHTM" adı verilen bu hizmetlerden bana göre en dikkat çekici olanı, aracınız hırsızlık sonucu çalınırsa yerini telefonunuza indirdiğiniz program ile kolayca bulmanızı sağlayan "My Car Finder" donanımı.

Zengin donanımı ve farklı imajı ile Q60S dikkat çekiyor. Infiniti coupe konusunda Japon üreticiler arasında başarılı geçmişi ile ön plana çıkıyor.





## BMW K1600 GTL

# Asi ruhlu

K1600 GTL ile 4 gün beraber olduk, her fırsatta kullanmaya gayret ettim, çok sevmememe rağmen işe motorla gittim, akşam iş çıkışı eve gitmek yerine yoğun trafikte Göztepe'den Tuzla'ya kadar yol yaptım çünkü böyle bir makineyi çok az kullanmak, tadını çıkartmamak gerçekten olurdu...



**H**er yazımda trafikte farkındalık konusuna dikkat çekmeye çalışıyorum, tüm sürücülerin sakın bir şekilde seyretmeleri, birbirlerine saygılı ve anlayışlı olmaları önemli bir konu. Tabii bunlardan daha önce biz motosiklet tutkunlarının bu tehlikeli makineye binerken mutlaka uyması gereken kuralları da belirtmeye çalışıyorum ama maalesef yine ihmaller yaşanıyor ve yine genç yaşta insanlar bu yüzden hayatlarını kaybediyor. Geçtiğimiz günlerde "Tek teker Arif" olarak tanınan motosiklet şovmeni Arif Razgathoğlu motosikletiyle kasksız olarak Antalya'da

geçirdiği bir trafik kazası sonucu hayatını kaybetti. Huzur içinde yatsın, ailesine ve yakınlarına başsağlığı ve sabır diliyorum. Bırakın kuvvetli bir motosikleti 250 cc'lik bir scooter'a binerken bile kask çok çok önemli. Ufacık bir denge kaybı neticesinde sadece 10 km/s hızla giderken yana doğru düşerseniz ve kaskınız yoksa yüzde 50 üzerinde hayati risk, hele kafanız kaldırım köşesine denk gelirse bu risk çok daha fazla! Bu işin şakası yok!

Bu ayki konuğum BMW K1600 GTL

Dolu depo ile ağırlığı 360 kg, boyu 2.5 metre, görüntü olarak tam bir DEV.

Motor 1650 cc, güç 160 HP, tork 175 Nm, dünyanın en hafif 6 silindirli motoruna sahip.

## Welcome on board

Sanki bir F1 aracının uysallaştırılmış karakterine sahip Shifting Assistant Pro (quick shifter) debriyaj ile vites değiştirmeden bile daha rahat ve yumuşak bir hissiyat sağlıyor. Ride By Wire teknolojisiyle kumanda edilen gaz hissiyatı adeta kedi sevmeye benziyor. Frenler, BMW Motorrad ABS. Markanın özelliği itibarıyla, hiçbir rakibi daha erken duramıyor. Gerek fren merkezleri, gerek beyin, gerekse elektronik amortisör ayarı Dynamic ESA ve amortisörlerin kendisi, öylesine mükemmel bir harmoniyle çalışıyor ki bir benzerine rastlamak pek kolay değil. Motorcuların kabusu hafif



TAMER ATSAN  
mail: tamer.atsan@gmail.com  
Instagram: tamer\_atsan

FOTOĞRAFLAR: HAKAN PEKBELGİN





mevilli park durumları için geri vites inanılmaz rahatlık sağlıyor. Benim bildiğim ve test ettiğim neredeyse tüm aydınlatma teknolojilerini barındırıyor (LED gündüz sürüş farları, LED sis farı + stop ve sinyaller; halojen uzun farları; Adaptive Xenon, kısa hüzmeli far) Adaptive Xenon yatış açısına göre viraj içerisini aydınlatıyor. BMW'nin Touring modellerinde kullandığı müzik sistemi özellikle uzun yollarda keyifli vakit geçirmenize yardımcı oluyor.

Elcik ve koltuk ısıtma sistemleri zaten bu tip makinenin üzerinde standart olarak bulunan donanımlar.

Çekiş kontrol ASC'den (Automatic Stability Control) DTC'ye (Dynamic Traction Control) evrildi. Bu sayede içerisindeki elektronik jiroskop motorun yatış açısına bakarak arka tekerin kontrol altında tutulmasını sağlarken ne kadar hassas davranması gerektiğine karar veriyor. Bu sayede gaz tepkisinde performans ve hassasiyet kaybı yaşanmıyor, momentum kaybı ortadan kalkıyor.

Hill Start Control (yokuş kalkış kontrolü) her açıda ve zeminde güvenle kalkış yapılmasını sağlıyor.

ABS Pro (viraj içi ABS'si) bu dev cüseye rağmen virajda

dahi kopmaya ve dalmaya engel olarak BMW'nin "360 derece güvenlik" konseptine çok iyi bir örnek teşkil ediyor.

Analog ve dijital olarak iç içe tasarlanmış gösterge panelinde tüm bahsettiğim özelliklere ait bilgilere ulaşmak ve sürüş modlarını ayarlamak oldukça kolay.

İnsan böyle bir dev makinenin üzerine binip çalıştırdığında endişe ediyor ancak hareket ettiğinizde her şey bambaşka bir boyut kazanıyor.

Kullanması 650 cc'lik birçok enduro motor kadar kolay, yumuşaklığı, virajlardaki rahatlığı, hızlanması, frenlerin tepkisi muhteşem. Tüm bu anlattıklarımla sanki insan yerde bir uçak kullanıyor hissine kapılıyor. Böyle bir motora sahipseniz buralarda durmanız pek doğru değil, ilk fırsatta şehir dışı, mümkünse ülke dışına çıkmak gerekiyor.

K1600 GTL ile 4 gün beraber olduk, her fırsatta kullanmaya gayret ettim, çok sevmememe rağmen işe motorla gittim, hiç sevmememe rağmen akşam iş çıkışı eve gitmek yerine yoğun trafikte Göztepe'den Tuzla'ya kadar yol yaptım çünkü böyle bir makineyi çok az kullanmak, tanımamak, tadını çıkartmamak gerçekten yazık olurdu.

### Sonuç:

BMW K1600 GTL çok keyifli bir motor, çok etkilendim. Bildiğimiz ve alışık olduğumuz Touring makinelere çok farklı ve üstün. Elbette bu üstünlüğün maliyete yansımaları vardır ama ben teknik ve sürüş açısından değerlendirme yapıyorum ve BMW'nin bu üstün motorunu imkanı olan herkese keyifle tavsiye ediyorum.



# Kirlenmek onunla güzel

Mercedes G Sınıfı, en sevdiğim arazi araçlarının başında gelir. Onun direksiyonundayken nedense kendimi doğaya atarım. Bu kez de öyle yaptım. 4 gün boyunca İstanbul civarında da olsa doğaya doydum.



**YAKLAŞMA VE UZAKLAŞMA** açılırları konusunda başarısı tartışılmaz. Tabi ki su geçiş yüksekliği konusunda da fark edilir bir durumu var. Sınırları zorlamak onun işi desek yeridir.

Tasarım konusunda ikonik yapısı yıllara meydan okuyor. 2 ay önce Stuttgart'a G Sınıfı'nın iç tasarımını görmeye gittik. Dış kamufleajla kapatılsa da ana hatlarının aynı kaldığı kendini gösteriyordu. İç mekandaysa sağ tarafta bulunan tutamak hala yerindeydi. Tabii ki orta konsolda iri ekran ve gösterge panelinin değişmesi gözden kaçmıyordu.

İkonik köşeli tasarımını test aracımızda da ön planda. İri çamurluklar ve tamponlar aracın dikkat çeken detayları arasında. Yedek lastiğin bağlı olduğu bagaj kapağı yana doğru açılıyor. Kapılar ve bagaj kapağını kapatırken biraz güç harcamanız lazım.

Ön koltukların şişen yan destekleri, ısıtma ve soğutma bulunması konfor konusunda G Sınıfı'ndan beklentilerinizi karşılıyor. Arka koltuğu kullanmasam da bir bakındım. Yeterli baş ve diz mesafesi mevcut.

G 350 d, 6 silindirli dizel motora sahip. 2987 cc hacmindeki motor 245 HP güç üretiyor. 600 Nm tork aracın performans için tüm ihtiyacını karşılıyor. 7 ileri G-Tronic otomatik şanzıman sarsıntısız ve başarılı geçişler sunuyor. 192 km/s maksimum hız ve 8.8 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri G 350 d'nin performans konusunda başarısını ortaya koyuyor.

Arazi kullanımı için elektrik kontrollü diferansiyel kilitlerini kullanmak yeterli oluyor. Orta konsoldaki tuşlar üzerinden kilitlenebilir ön aks diferansiyeli, arka aks diferansiyeli ve orta diferansiyel, sadece Low-Range modunda (devreye alınmış arazi aktarımı) kullanılabilir. Kilitlerin elektrikli olarak devreye alınması, artan çekiş ihtiyacına göre şu sırayla gerçekleşiyor. Orta diferansiyel, arka aks diferansiyeli ve ön aks diferansiyeli.

Asfalt zeminde olduğu gibi arazide G Serisi son derece keyifli. Hatta off road kullanımı bana göre asfalttan daha keyifli. Şimdi tek merak ettiğim yeni G Serisi ne zaman gelecek ve ne zaman kullanacağız?

**AHMET SAİD ÖZEN**



# Şimdi daha şık ve çekici

Subaru XV, yenilenirken sadece tasarımı değil platformu da değişti. XV, Türkiye'de sadece 1.6 lt benzinli motorla satılıyor.

**YENİ SUBARU XV**, tasarım anlamında öncüsünden oldukça farklı. İlk bakıştan itibaren dikkat çeken tasarım XV'yi farklı kılıyor. Yeni platform üzerine şekillendirilen XV, öncüsüne sadece tarz olarak benziyor. Yeni platform ileride devreye girecek elektrikli motor alt yapısında da uygun olarak hazırlandı. Farlar yeni nesil Subaru tasarım anlayışına uygun şekilde biçimlendirilmiş. Ön tampon ve panjur oldukça şık bir tasarıma sahip. Tampona sis farı yuvası ve alt taraf siyah olarak bırakılarak hafif off road sürüşlerinde ufak tefek çizilmelerin önüne geçilmiş. Yan kısım bir önceki XV'yi hatırlatsa da arka kısım tıpkı ön tarafında olduğu gibi tamamen farklı. Stop grubu 2 parça olarak tasarlanmış ve iri stop grubu bagaj kapağına kadar taşıyor.

İç mekanda öncüsünden farklı. Orta konsolda bulunan ince uzun havalandırma lar ve ekranın üstünde bulunan dijital göstergeler iç mekanı oldukça şık gösteriyor. Sportif direksiyon simidi üzerinde bulunan butonlara ulaşmak oldukça kolay.

Yeni Subaru XV'deki EyeSight sürüş destek teknolojisi, çarpışma önleyici frenleme, çarpışma önleyici gaz kontrolü, adaptif hız kontrolü, şerit ihlal uyarısı, şeritte kalma asistanı, trafikte hareket uyarısı ve dengeli sürüş uyarısı gibi fonksiyonlarıyla sürücünün üzerindeki yükleri azaltıyor.

Subaru'nun markaya özgü simetrik sürekli dört çeker sistemi XV'de de kullanılıyor. Bu XV'ye off road kullanımda ve asfaltta olumlu sürüş konforu ve güvenliği olarak geri dönüyor.

Subaru XV'de sadece 1.6 litrelik Boxer benzinli motor kullanılıyor. 6200 d/d'de 114 HP güç ve 3600 d/d'de 150 Nm tork sunan Yeni Subaru XV'nin ortalama yakıt tüketimi 6.4 lt/100 km. Tork konvertörlü Lineatronic şanzıman ve Simetrik Sürekli Dört Çeker Sistemi tüm yeni Subaru XV modellerinde standart olarak sunuluyor.

**AHMET SAİD ÖZEN**







# Fransız Alman melezi

Peugeot ve Opel'in ortak üretiminin ikinci meyvesi Opel Grandland X, SUV rekabetine yeni bir soluk getireceğe benziyor.

**P**EUGEOT VE OPEL'İN ortaklığından doğan araçlar hayatımıza girmeye başladı. Opel'in yeni çıkan SUV modellerinde bu etkiyi görüyoruz. Bu ortaklığın ilk meyvesi olan Peugeot 2008 ile aynı platformu paylaşan Crossland X olurken, Peugeot 3008 ile aynı platformu paylaşan Grandland X ortaklığın diğer modeli.

Grandland X, tasarım anlamında Opel çizgilerini çok iyi yansıtıyor. Full LED farların da etkisiyle araç agresif ve güzel bir ön yüze sahip. Stop grubu da güncel Opel modellerinde olduğu oldukça şık ve modern. İç kısımda da Opel'in karakteri tam olarak sergileniyor. Ergonomik açıdan başarılı olan iç mekanda müzik sistemi daha önce bir Opel kullanmadıysanız alışkanlık gerektiriyor. Sürücü ve ön yolcu koltuğu konfor konusunda başarılı. 512 lt bagaj hacmi bu sınıf bir araç için oldukça iyi.

Test aracımızda PSA raflarından üretilen 3 silindirli benzinli ve 130 HP gücündeki 1.2 lt turbo benzinli yer alıyor. 6 ileri tork konvertörlü şanzımanda PSA'dan gelmiş. 230 Nm tork oldukça başarılı. 188 km/s maksimum hız ve 10.6 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri bu sınıf benzinli bir araç için tatmin edici değerler içerisinde.

**OĞUZ ÖZDEN**





# AutoSpa

**Auto Detailing**  
**By.ÖZKAN ATEŞ**



## NANO TECH PRO 9H CERAMIC NEDİR?

- ✓ Endüstriyel ürünler ve araç boyasında devrim niteliğinde bir kaplamadır.
- ✓ Son derece dayanıklı ve elmas parlaklığında bir yüzey oluşturur.
- ✓ Güneş ışınları UV, asit yağmuru dışardan gelen çözücülere karşı tam koruma sağlar.
- ✓ Hidrofobik etki gösterir.
- ✓ Çizik direnci, sıcaklık direnci, korozyon direnci yüksektir.



**AutoSpa**, Türkiye genelinde Nano Tech Pro Ceramic, 9H ve 10 H kaplama konusunda Eğitim, Bilgilendirme, Uygulama Noktası olarak İstanbul - Marmara Bölgesi tek yetkili satıcısıdır. Cengiz Topel Cad. No: 14 Etiler - İSTANBUL Tel: 212-3585272 / M: 532 272 3119

**DÜNYA'DA SERAMİK KAPLAMADA BİR MARKA OLAN  
PASTA WAX GRUBU ARTIK TÜRKİYE'DE!**

**TÜRKİYE GENELİ  
DİSTRİBÜTÖRLÜK VERİLECEKTİR**



**Angelwax**  
HEAVEN SCENT WICKED FINISH

Türkiye Genel Distribütörü - OG İÇ VE DIŞ TİC. LTD. ŞTİ  
Melikgazi Kayseri / İletişim : 0544 324 20 55  
angelwaxturkiye@gmail.com  
www.angelwax.com.tr



# SUV'da Japon konforu



SUV sınıfında Mazda'nın temsilcisi CX-5 yenilenen tasarımı ile dikkat çekiyor. Tek motor ve donanım seviyesiyle satılan CX-5, sadece 4X4 çekiş sistemine sahip.



**M**AZDA, TASARIM OLARAK radikal çizgilere sahip olan araçlar üretmeye devam ediyor. CX-5 modeli yenilenirken yine KADO tasarım felsefesine bağlı kalınmış. CX-5'in özellikle çıkıntılı kaput ve krom alt çerçeveli iri panjuru yeni tasarımda ilk dikkat çeken detaylar arasında. İnce ve aracın ön görünümüne küçük kalan modern farlar da tasarımda dikkat çeken detaylar arasında. Yan kısımda ve arkada daha sade ve akıcı tasarım sunuyor.

İç mekanda alışılmış Mazda tasarımını görüyoruz. Özellikle orta konsolda az buton kullanılması konfor ve ergonomiyi artırıyor. Orta konsolun üst kısmında bulunan ekranda araç bilgileri, navigasyon ve müzik sistemi ile ilgili verileri vitesin arkasında bulunan joystikle değiştirilip ayarlanıyor.

Aracın içinde bulunan gözler MPV bir aracı aratmayacak kadar fazla ve kullanışlı. Bu durum geniş ailelerin aradığı özellikler arasında yer alıyor.

Mazda CX-5'te sadece 2.0 lt benzinli motor sunuluyor. Bu motorda sadece otomatik şanzımana sahip. 1998 cc hacmindeki atmosferik motor 160 HP güç ve 208 Nm tork üretiyor. Araç I-Activ AWD yani 4 tekerlekten çekiş sistemine sahip. CX-5'te önden çekişli veya arkadan çekişli versiyon bulunmuyor.

Aracın maksimum hızı 179 km/s olarak belirtiliyor. 10.7 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri bu güçte bir araç için normal değerler içinde.

Mazda CX-5'i kullanırken sürüş güvenlik sistemlerinin başarısı ilk dikkat çeken detay oluyor. Ayrıca görüş açılarının bu sınıf bir araç için övgüyü hak ettiğini söylemek lazım. Akıllı 4 tekerlekten çekiş sistemi çok hızlı karar veriyor ve bunu sürüş anında size hissettirmeden güvenle yol almanızı sağlıyor.

**AHMET SAİD ÖZEN**



# İşte şimdi oldu

Renault ZOE'nin bir önceki neslini kullanmış biri olarak teste alacağım da ürkmüştüm. Daha önce AVM'leri gezip şarj etme ihtiyacı duyduğum ZOE'de artık bu sorun ortadan kalkmış.



**RENAULT-NISSAN ORTAKLIĞININ** en büyük meyvesi elektrikli motor teknolojisi diyebiliriz. Fosil yakıtlara iyi bir alternatif olarak gösterilen elektrikli otomobiller bu iki marka için önemli koz haline geldi.

ZOE'nin diğer Renault modelleriyle pek benzerlik gösterdiğini söyleyemeyiz. Kendine has bir tasarım anlayışı olsa da ZOE'nin diğer elektrikli otomobillere benzediğini söylemek lazım. Aerodinamik yapı elektrikli otomobiller için çok önemli, bu yüzden akıcı ve girintiden çıkıntıdan uzak bir tasarıma sahip. Fosil yakıtlı otomobillerdeki gibi hava giriş ızgaraları yok çünkü soğutacak bir radyatör kavramı yok. Ön kısımdaki iri Renault logosu otomobilin şarj bağlantısını gizliyor. İnce far tasarımı günümüz Renault modellerinden farklı. Gündüz farları bumerang şeklinde ve led teknolojisine sahip. Clio'da olduğu gibi arka kapı gizli kapı şeklide. Otomobilin arka-

sında birçok hibrit ve elektrikli otomobillerde olduğu gibi şeffaf stop bulunuyor. Son derece sade tasarıma sahip olan arka tasarım yeni nesil Renault modellerinden uzak.

ZOE'nin iç mekanı akaryakıtlı bir otomobilden türetilmediği için özgün. Orta konsol Clio'dan alınıp revize edilmiş. R-Link sistemi sayesinde e-postalarınız ve Twitter hesabınıza bakmak gibi kolaylıklar sunuyor. Multi medya sistemi oldukça başarılı.

Gösterge paneli farklı renk ve tarz seçeneği sunarak kişiselleştiriliyor. Direksiyonun sağ alt tarafında hareket halinde motorun tiz sesini azaltan buton ve öndeki pris kapağını açan buton bulunuyor. Vites kolunun oradaki eco butonu ise hem frenden gelen enerjiyi daha fazla elektrik elde edip pillere yollamaya hem de daha çok menzil yapmanız için yavaş ama uzun menzil yapmanıza yardımcı oluyor.

Yolda giderken aracınızın yakıtı bitse, en

kötü bir arkadaşınızı çağırır ya da akılsız başın cezasını ayaklar çeker der gider yakıt alır gelirsiniz. ZOE gibi sadece elektrikli otomobillerdeyse tek çare çekici. O yüzden gözünüz sürekli göstergede ve hangi AVM'de veya İspark'ta şarj edebilirim kaygısı sizi sarıyor. Daha önce menzili 120 km kısa olan ZOE gelişmiş pilleriyle 400 km'ye kadar çıktı.

Her fırsatta ayağınızı gazdan çekip yol yapıp o esnada elde edilen tekerlek dönme gücünü de akülere elektrik olarak yollayarak menzilinizi uzatmanız mümkün. Gösterge panelinde otomobilden pillere enerji yollandığını görmek çok keyifli.

92 HP güç ve 220 Nm tork otomobilin teknik verileri içinde. Turbo kadar tork atmosferikli bir otomobil kadar güce sahip olan motorda ses ise hiç yok. Daha önceki versiyona göre menzilin artmış olması aracı daha şehirli kılıyor.

**AHMET SAİD ÖZEN**



# car TOP 10.

## Honda Type R modelleri

Hayatına süper otomobillerin hafifletilmiş olarak başladı ama kısa zamanda evrimleşerek önden çekişli hızlı hatchback eğlencesine ve bazı ilginç karoserlere dönüştü...



1

### 1998 INTEGRA TYPE R DC2

Avrupadaki ilk Type R. Japonya bunu üç yıl önce daha farklı farlarla almıştı. 1.8 litre VTEC motoru Civic VTi'nin 167 HP'sinin üzerine 30 HP koymuştu. Honda'nın tüm ağırlık azaltma tekniklerini kullandı. Ayrıca daha büyük frenlere, sınırlı kaydırmalı diferansiyele, kırmızı koltuklara ve titanyum vites koluna sahipti. Tam olarak harikaydı.



2

### 2001 CIVIC TYPE R EP3

Zamanında büyük ses getirdi ve bugün bile sürüşü eğlenceli. EP3 üç kapılı van tarzı bir Civic'ti ve Type R açısından büyük bir eğlence demekti. 2.0 litre VTEC motoru 8000 d/dak çeviriyordu. Değişken supap zamanlaması ise onu daha da keyifli yapıyordu.



3

### 2017 CIVIC TYPE R FK8

R olmayan modellerle aynı zamanda geliştirilen güncel Civic Type R oldukça uysallaştı (yani bir hızlı hatchback'e göre) ve heyecanlı hale geldi (bir aile otomobiline

göre). Motor ve vites kutusu temel olarak FK2'ninkiyle aynı kaldı ama bunun dışında her şey yeni: Üç dinamik sürüş modu, adaptif süspansiyonlar, daha geniş kabin ve ilginç tarz. Ayrıca üçlü egzoz...



4

### 2015 CIVIC TYPE R FK2

Gelmesi neredeyse sonsuza kadar sürdü. Dokuzuncu jenerasyon normal Civic'in gelmesinin ardından dört yıl bekledik. Ama çok güzeldi. Görsel olarak göze karmaşık gelse de çok hızlıydı. O zamana dek yapılan en aerodinamik modeldi ve ilk turbo beslemeli Civic Type R olmuştu. Önceki modele göre torku ikiye katlamıştı. EVET İKİYE!



5

### 2007 CIVIC TYPE R FN2

FN2 Civic güzel olmaktan ziyade çarpıcıydı. Bu Type R kaslarıyla ve farklı yanlarıyla öne çıkıyordu: Alçaltılmış süspansiyonu, ağızları açık bırakan gövde kiti, kör nokta yaratan arka kanadı. Mekanik olarak o zamana kadar yapılan en rafine Civic Type R olmuştu.



6

### 1992 NSX-R

R ismine sahip araç aslında bir Type R değildi ve Japonya dışında satılmıyordu. 1990 model NSX üzerine yapılan araç radikal farklara sahip değildi: Burnunda kırmızı H logosu, daha sıkı süspansiyonları, daha yüksek devire ulaşan 3.0 litre V6 motoru, daha kısa vites oranları vardı. Ayrıca her şey daha hafifletilmişti.



7

### 2002 NSX-R

İlk NSX-R'dan farklı olarak R versiyonunun ikinci jenerasyon aracı resmi olarak Avrupa'ya geldi. Ama bulması oldukça zordu. İlk jenerasyona göre güç artışı azdı ama buna gerek yoktu. Çünkü 145 kg hafifleyerek 1270 kg olmuştu. 3.2 V6'nın daha hafif volanı ve kısa vites geçişleri vardı.



8

### 1998 ACCORD TYPE R

Altıncı jenerasyon Accord sedan üzerine yapılan araç ile birlikte Type R'in sıradan otomobilleri sıra dışı hale getirdiğinin altı çizildi. Bunu yaparken günlük pratikliğe de zarar vermiyorlardı. 2.2 litrelik dört silindirli motor, 8000 d/dak'a çıkabiliyor, 209 HP ürettiyordu. Araçta sınırlı kaydırmalı diferansiyel vardı. Büyük bir hızlı hatchback gibi sürüşü vardı ve opsiyonel büyük bir spoiler sunuluyordu.



9

### 2001 INTEGRA TYPE R DC5

2001'in başarılı modeli. Önceki jenerasyondan farklı olarak ilk Integra Type R'in ilk Civic Type R'i gölgede bırakırken, bu defa EP3, DC5'in biraz sıradan görünmesine yol açmıştı. Resmi olarak Avrupa'ya gelmedi ama çok başarılı bir BTCC yarış otomobili olmuştu.



10

### 1997 CIVIC TYPE R EX9

Avrupa modeli olmasa da çok sevildi. Russell Bulgin'in 1998 ikili testi DC2 Type R ile yapılmıştı. Integra'yı, Sierra RS Cosworth'e seçmişlerdi. Ona birçok övgü yağdırdı. Integra Type R'in eldiven ve ortopedik ayakkabılarla sürüş yapıldığı hissini verdiği söylenmişti.



# YENİ FAT BOB® KUSURSUZ BİLEŞİM

2018 Fat Bob, akıllara durgunluk veren bir sürüşe, birinci sınıf detaylara ve Milwaukee-Eight® 107 veya 114 Big Twin Motor seçeneklerine sahip.



**HARLEY-DAVIDSON® BOSPHORUS**

Atatürk Oto Sanayi Sitesi, 53.Sokak, No:3, 34398, Maslak, İstanbul

0212 356 53 53

info@bosphorusmotor.com

ALL FOR FREEDOM  
FREEDOM FOR ALL™







# ÖZGÜVENİ DNA'SINDA

**Güçlü yeni nesil 1,9 litre motoruyla  
alışılmışları bozmanın özgüveni,  
Yeni Isuzu D-Max'ın DNA'sında var.**

Yeni Isuzu D-Max MTV avantajı, düşük yakıt tüketimi ve  
yeni donanım özellikleriyle Isuzu Yetkili Bayileri'nde sizi bekliyor.

- 164 PS Dizel Motor
- D-Vision 8" Dokunmatik Multimedya Sistemi, Navigasyon, Geri Görüş Kamerası, Park Sensörü
- Start&Stop, Anahtarsız Giriş
- Deri Döşeme, Elektrikli Sürücü ve Isıtmalı Ön Koltuklar
- Led Farlar, Standart Aksesuarlar

\*MTV avantajı, 2018 zammı baz alınarak hesaplanmıştır.